



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

BP 155- 67834 TANNERIES CEDEX -[Ufnase@aol.com](mailto:Ufnase@aol.com)

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

Lettre aux adhérents

**Septembre 2015**

Cher membre,

Nous vous invitons à lire cette lettre pour votre information sur nos activités en cours.

### **Aviation légère et de loisirs**

Les nuisances sonores générées par l'aviation légère et de loisirs constituent depuis plusieurs années une gêne, surtout en d'été. Ces nuisances n'avaient jamais été spécifiquement encadrées, mais le rapport d'activité de 2014 de l'**ACNUSA**, (Autorité de Contrôle de Nuisances Aéroportuaires) fait état pour Strasbourg-Entzheim, de **l'engagement des aéroclubs locaux à respecter la tranquillité des riverains**.

C'est à notre connaissance le seul aéroport français à prendre un tel engagement. L'UFNASE avait rencontré les aéroclubs et demandé à plusieurs reprises en Commission Consultative de l'Environnement (CCE), et finalement obtenu, que soit ajouté à la Charte de l'Environnement 2016/2020 un texte consacré aux vols de loisirs, et avec entre autres les engagements suivants :

- l'arrêt de la promotion des vols de nuit
- l'arrêt des vols d'instruction à 21h30
- l'équipement des avions en silencieux d'échappement (ceci est réalisé depuis nos interventions pour 6 des 7 avions)
- l'arrêt des tours de piste à basse altitude entre 12h et 14h les weekends et jours fériés du 1<sup>er</sup> juillet au 31 août
- la signature du Code de bonne Conduite par tous les membres des aéroclubs

D'autres décisions de principe ont été prises :

- une rencontre annuelle entre l'UFNASE, la direction de l'aéroport et les responsables des aéroclubs
- la sensibilisation des responsables et instructeurs des aérodromes (Colmar, Haguenau, Strasbourg Polygone...)
- le remplacement, si possible, des hélices actuelles par des modèles moins bruyants

Nos propositions ont été discutées avec l'ACNUSA lors de notre rencontre du 29 juillet et reprises dans le projet de la Charte de l'Environnement 2016-2020 rédigé par la Direction de l'aéroport.



### **Voltige au-dessus d'Entzheim ...**

Le samedi 20 et dimanche 21 juin, le Cercle Aéronautique Strasbourg Entzheim (CASE) en collaboration avec le club Alsace Voltige avait organisé des exercices de voltige au-dessus de l'aéroport mais aussi au-dessus des habitations d'Entzheim, de Holtzheim et d'Hangenbieten. Ces exercices ont duré plusieurs heures. Alors même que nous avions rencontré le 10 juin le Président du CASE pour évoquer la réduction des nuisances des vols de loisir, à aucun moment, il n'a jugé utile de nous informer et d'informer les habitants de ces exercices.

Nous nous en sommes étonnés. Sa réponse a été lapidaire, en résumé : « nous faisons ce que nous voulons ... ». Espérons que le CASE respecte les engagements qu'il a pris dans le cadre du code de bonne conduite pour l'aviation de loisirs.

## ... et Meeting aérien à Haguenau

M. Dubus, Directeur de l'aéroport nous a informé qu'un meeting aérien aura lieu le samedi 26 et le dimanche 27 septembre à Haguenau avec la participation de la Patrouille de France. Durant ce week-end les appareils de la Patrouille de France seront basés à l'aéroport d'Entzheim d'où ils décolleront pour rejoindre Haguenau et où ils atterriront après leurs exercices. Du bruit en perspective !

## Vols tardifs-Dérogations.

Le protocole mis en place en 1998 restreint les mouvements d'avions commerciaux entre 00h30 et 6h00 du matin.

Protocole d'accord sur les vols de nuits de 1998				
23h00	23h30	24h00	0h30	6h00
<b>Décollages autorisés respect du protocole</b>		<b>½ h de tolérance pour retards aux vols programmés</b>	<b>Autorisé : aux seuls vols sanitaires et humanitaires, aux vols d'Etat et aux détournements pour raison météorologiques, à la Sécurité Civile</b>	
<b>Atterrissages autorisés respect du protocole</b>		<b>½ h de tolérance pour retards aux vols programmés</b>	<b>Fermé aux vols commerciaux sauf sur dérogation</b>	

Les vols commerciaux pour lesquels un mouvement doit se faire dans les heures de fermeture doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique, une dérogation. Cette procédure est exceptionnelle. Alors qu'il avait été bien respecté auparavant, nous constatons depuis le printemps 2013 **une très large dérive d'interprétation du protocole et un abus de dérogations** :

- avant 2013 de 0 à 2 dérogations au maximum par an
- 9 dérogations en 2013,
- 11 en 2014
- 11 en 2015 déjà !

De plus **le nombre des vols tardifs a explosé** ceci bien que le nombre de mouvements d'avions soit en baisse par rapport aux années précédentes (-12.3% en 2014 et -7.5% à mi-année 2015)

Les mouvements enregistrés pour les avions en retard dans la ½h de tolérance et dans la période de nuit entre 0h30 jusqu'au lendemain 06h00, les dérogations, sont de plus en plus nombreux. Ce sont ceux qui perturbent le plus.

En nombre de mouvements	Respect du protocole	½ h de tolérance	dérogation
Mai 2013	2	1	1
Juin 2013	9	5	2
Juillet 2013	11	3	4
<b>Total année 2013</b>	<b>74</b>	<b>25</b>	<b>9</b>
Mai 2014	13	1	0
Juin 2014	12	3	3
Juillet 2014	12	5	1
<b>Total année 2014</b>	<b>69</b>	<b>19</b>	<b>11</b>
Mai 2015	30	1	4
Juin 2015	23	5	3
Juillet 2015	35	3	1
<b>Total à Juillet 2015</b>	<b>106</b>	<b>9</b>	<b>11</b>

Avec l'arrivée de compagnies low-cost, de nombreux vols sont programmés dans les horaires extrêmes, à peine l'aéroport ouvert à 6h00, ou juste avant sa fermeture. Les avions prennent souvent du retard dans la journée ou au cours de leurs rotations et arrivent à Entzheim dans la demi-heure de tolérance ou plus tard dans la nuit.

Des dérogations sont alors accordées pour de soi-disant « raisons de sécurité » invoquées par la direction de l'aéroport en raison de la présence de passagers énervés (et on les comprend bien !) ce qui menace la sécurité du personnel aéroportuaire. Les passagers sont également pris en otage par ce système ! Sans doute est-il moins coûteux de maintenir ces vols en pleine nuit que d'offrir l'hôtel aux passagers et donc une bonne nuit de sommeil pour eux et pour les riverains par la même occasion. **Ces dérogations nous paraissent accordées bien trop facilement dans la plupart des cas !**

## Notre rencontre avec l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires)

Le 29 juillet dernier, l'ACNUSA s'est déplacée à Strasbourg pour rencontrer une délégation de l'UFNASE. L'ACNUSA était représentée par son Président, M. Victor HAIM ainsi que par M. Bernard Chaffange, ancien directeur interrégional de la sécurité de l'aviation civile sud-est, M. Girard-Reydet, Secrétaire Général et Mme Nathalie Guitard, Experte Qualité de l'Air.

Nous avons passé en revue avec l'ACNUSA, l'ensemble des propositions que nous avons envoyées à la Direction de l'aéroport pour la 4<sup>ème</sup> Charte de l'Environnement, mais cette réunion avait pour but d'examiner principalement quatre de nos propositions :

- **l'installation sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim de bornes électriques 400 Hz** de rechargement pour les avions, ce qui permettrait de limiter l'utilisation des moteurs auxiliaires des avions (APU) et de réduire bruit et pollution.
- **l'extension du parc de véhicules dits « propres »** (non-polluants) utilisés sur la plate-forme de Strasbourg-Entzheim. A ce jour les véhicules « propres » ne représentent que 22% du parc de véhicules de l'aéroport.
- **la réalisation par l'ASPA d'une modélisation de l'évolution à un horizon de 10 ans ses émissions de dioxyde d'azote** liées au trafic aérien et aux activités de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.
- **la diffusion à la CCE d'une situation actualisée sur la pollution des sols et des eaux souterraines** au droit des terrains de la plate-forme aéroportuaire sachant qu'il subsiste une pollution aux hydrocarbures de la nappe phréatique due à l'ancienne activité militaire de cette plate-forme.

**L'UFNASE a demandé que soit reconduit en action prioritaire de la nouvelle charte de l'environnement le respect du protocole d'accord de 1998 qui régit les vols de nuit.** Sur ce point, l'ACNUSA nous a recommandé de mettre en place un arrêté ministériel de restriction du trafic pour la période nocturne. De tels arrêtés existent déjà pour d'autres aéroports français à Marseille, Bordeaux, Toulouse, Mulhouse, etc... et des amendes y sont payées par les compagnies aériennes en cas de non-respect des horaires. L'UFNASE retient cette proposition mais le futur arrêté d'exploitation devrait inclure au minimum les horaires actuels de restriction du trafic de nuit qui sont définis par le protocole d'accord de 1998.

L'ACNUSA a validé nos propositions en y apportant quelques compléments utiles et s'est engagée à intervenir auprès de la Direction de l'aéroport de Strasbourg si celles-ci ne devaient pas être retenues dans le projet de la nouvelle Charte de l'Environnement. L'ACNUSA a souligné la qualité du travail fourni par l'UFNASE ainsi que la qualité des échanges entre l'UFNASE avec la Direction de l'aéroport ainsi qu'avec tous les autres intervenants de la plate-forme

Les participants de l'UFNASE à cette réunion ont trouvé les échanges avec de l'ACNUSA très positifs. Ils ont permis de rétablir un dialogue constructif avec l'ACNUSA qui reste avant tout l'organisme indépendant dont le but est de réduire les nuisances subies par les riverains des aéroports. Objectif précisé par son Président M. Victor HAIM lorsqu'il a remercié l'UFNASE pour son accueil.

## Quatrième Charte de l'Environnement pour la période 2016-2020

Le projet de la nouvelle Charte de l'Environnement reprend une dizaine de nos propositions sur la quarantaine que nous avons formulées. Au final, il s'agit d'un projet « mi-figue mi-raisin », ni tout blanc, ni tout noir, avec d'importantes zones de flou. Ce projet comporte 27 actions dont seulement 7 impliquent un coût. Le reste est un verbiage qui manque souvent de précisions.

**L'action N°1 reste celle du maintien du protocole de 1998 sur les vols de nuit.**

Pour cette action, nous avons demandé la fixation d'un objectif de 0 dérogation aux vols de nuit accordée dans l'année. La direction de l'aéroport n'a pas intégré cette demande. Nous resterons particulièrement vigilants sur ce point.

**La mise en place d'un premier poste d'alimentation électrique 400 Hz** destiné à remplacer l'utilisation des APU est l'action la plus importante. Les APU, ces petits réacteurs situés à l'arrière de l'avion fonctionnent au kérosène et maintiennent l'énergie lorsque l'avion se trouve au parking. Ils sont très bruyants et polluants. L'installation est prévue avant décembre 2016. Coût d'une installation : 100 000 €.

Le reste est plus classique : **achat de véhicules propres**, mais seulement lorsqu'une du renouvellement du parc automobile ; **installation de bornes de recharge pour véhicules électriques** sur le parking passagers ; étude pour la **récupération et le recyclage des produits de dégivrage des avions**, suivi de la **qualité des eaux souterraines et de l'état écologique des sols** point pour lequel l'aéroport refuse de communiquer les résultats. Nous avons demandé l'appui de l'ACNUSA pour qu'une action porte spécifiquement sur la communication de la qualité des eaux souterraines et nous pensons avoir été entendus.

L'action n° 23 a soulevé notre hilarité. Elle prévoit l'implantation de vignes sur la plate-forme. Nous avons suggéré l'appellation « cuvée *Kérosène* » et nous avons ajouté que ce n'est pas un vignoble qui allait améliorer la qualité de l'air et que cette action n'a pas sa place dans une Charte de l'Environnement.

# Changement climatique : Aviation - Pollution

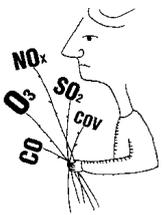


La France, présidente de la COP21, doit aussi s'assurer que les 196 États qui négocient actuellement au sein de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) un accord mondial sur le climat pour 2016 endossent bien la nécessité de parvenir à un accord sur les émissions de gaz à effet de serre issu du transport aérien.

**Le GIEC [groupe d'experts intergouvernemental] rappelle que sans réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien, l'objectif de maintenir la hausse des températures à 2°C n'est pas tenable.**

**Si le transport aérien était un pays, il serait le 7<sup>e</sup> plus gros pollueur du monde.**

Le transport aérien mondial est responsable de 5% du réchauffement global causé par les activités humaines, de l'émission annuelle mondiale de 700 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> soit 2% des émissions de CO<sub>2</sub> sur la planète. Les gains de performance énergétique des moteurs d'avion ne compensent pas la hausse exceptionnelle du trafic aérien. En France, le transport aérien représente 1,4 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> du pays. La France qui se veut exemplaire sur le front de la lutte contre les changements climatiques continue de subventionner le transport aérien à hauteur de plus d'un milliard d'euros par an pour les vols intérieurs uniquement. Des alternatives moins polluantes, comme le train, existent, mais souffrent de la concurrence déloyale de l'avion.



La baisse actuelle du prix du baril de pétrole représente une opportunité unique de supprimer les avantages fiscaux dont profite le transport aérien, à commencer par les vols intérieurs. La Convention de Chicago, signée par certains États en 1944 exonère le transport aérien international de toute taxe sur le carburant. Pour autant, elle n'interdit pas aux États de taxer le kérosène utilisé pour le transport aérien intérieur. Certains États ont donc introduit une taxe sur le kérosène. L'étude de Delft\* pour « Action Climat France » montre que la mise en œuvre progressive d'une taxation du kérosène et des émissions de CO<sub>2</sub> pour le transport aérien intérieur aurait des effets positifs, tant du point de vue environnemental que de l'emploi. (Extraits du rapport de "Action Climat France").



## L'UFNASE va fêter ses 20 ans

**Le samedi 17 septembre 2016**

Avoir 20 ans mérite bien une fête !

Ce sera l'occasion de mettre en lumière le bilan de l'activité de notre fédération, la somme de travail accompli en son sein avec compétence et ténacité depuis tant d'années, la fidélité de ses membres qui, par leur soutien constant, ont permis à l'UFNASE d'être aujourd'hui un interlocuteur reconnu, une organisation crédible et respectée de tous.

Le combat de l'UFNASE contre l'implantation de DHL en 1996 a marqué les esprits et a constitué un évènement au niveau national et au européen, et a été à l'origine d'un changement fondamental de la prise en compte des nuisances subies par les riverains des aéroports.

Nous n'arrivons pas pour autant au bout de notre chemin. Nos acquis doivent en permanence être consolidés. Les évolutions du trafic aérien local, les ambitions et projets de la direction de l'aéroport nous prouvent que notre vigilance est exigée. Le contre-pouvoir nécessaire qu'incarne dans le cas présent l'UFNASE est indispensable pour maintenir un équilibre local entre les attentes des riverains, la qualité de vie, et entre des intérêts politico-économiques auquel est soumise l'activité aéroportuaire.

La plupart des membres dirigeants de l'UFNASE et des associations des villages fêteront aussi 20 ans d'activité au sein de leur association respective. N'hésitez pas à mobiliser autour de vous les candidats qui souhaiteraient nous rejoindre pour tracer avec nous l'avenir de cette belle association et pour porter haut ses nobles objectifs.

Francis Rohmer Pdt de l'UFNASE