



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

BP 60131 67960 Entzheim - contact@ufnase.fr

www.ufnase.fr

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

Lettre aux adhérents

Avril 2021

EDITO

Depuis 1 an, l'activité à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, comme celle des autres aéroports, a été fortement réduite et nous avons la chance d'être moins survolés par les avions et de revivre dans un calme apparent. Avec le peu de trafic commercial, nous profitons à nouveau du chant des oiseaux et d'une meilleure qualité de l'air.

Mais d'ici l'été, tout laisse à croire que le transport aérien repartira de plus belle. En décembre 2020, après le confinement d'octobre-novembre, le trafic à l'aéroport de Strasbourg a retrouvé un bon niveau d'activité, mais sans atteindre celui de décembre 2019.

Il est à parier qu'à la sortie de la crise sanitaire, beaucoup de nos concitoyens auront des besoins d'évasion. Déjà les tour-opérateurs et les compagnies aériennes font des campagnes pour promouvoir les nouvelles destinations touristiques, espérant que l'été 2021 marquera la reprise des voyages en avion. La logique du développement économique à tout prix entraîne les citoyens à ne plus penser qu'à leurs plaisirs immédiats. Cette pandémie devrait pourtant conduire à une prise de conscience de l'absurdité de certains de nos modes de consommation.

L'urgence climatique, c'est maintenant et pas dans 10 ans. S'il est désormais prouvé que le transport aérien est l'un des principaux acteurs de la destruction de la couche d'ozone et de la production de gaz à effet de serre, et qu'il contribue pour une large part au réchauffement climatique, peu de mesures sont prises pour réduire son empreinte carbone.

Une taxe « protection de l'environnement » sur les billets d'avion n'est pas à l'ordre du jour. La suppression des lignes aériennes, lorsqu'il existe une alternative par le TGV, n'a été mise en place que pour des temps de trajet inférieurs à 2h30. Le kérosène est toujours détaxé, et le transport aérien largement subventionné. Le train, cinquante fois moins polluant, ne profite toujours pas d'une baisse de TVA sur ses billets. Le développement d'avions à hydrogène ou électriques n'en est qu'au stade de prototypes. Il est malheureusement à prévoir que le transport aérien retrouve rapidement le succès en attendant la prochaine pandémie.

1) Commission Consultative de l'Environnement du 20 janvier 2021

La réunion de la Commission Consultative de l'Environnement réglementaire de 2020 s'est déroulée en visio-conférence en janvier 2021 en raison de la crise sanitaire. Elle était présidée par M. Duhamel, nouveau Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin et c'était la 1^{ère} CCE pour M. Paubelle, le nouveau directeur de l'aéroport, arrivé en avril 2020.

Le collège des élus a également intégré de nombreux nouveaux membres consécutivement aux élections municipales de 2020. Les représentants des associations restent inchangés. La nouvelle composition de la CEE est visible sur notre site ufnase.fr sous l'onglet CCE.

Divers points ont été traités :

a) Rapport Environnement de l'année 2019

C'est un exercice particulier d'examiner en janvier 2021 le rapport environnement de 2019. L'UFNASE a demandé que pour les années à venir le rapport soit présenté en réunion de la CCE au plus tard le 1^{er} semestre de l'année suivante.

L'UFNASE est intervenue pour rappeler que le nouveau protocole d'accord sur les vols de nuit prévoit des restrictions pour les avions commerciaux les plus bruyants à compter du 1^{er} avril 2021. La Direction de l'aéroport a confirmé que ces restrictions seront bien appliquées.

Concernant les vols nocturnes, le nombre de mouvements d'avions entre 23h et 6h est passé de 700 mouvements en 2018 à 479 mouvements en 2019. Cette diminution s'explique par le fait que la compagnie Volotea n'avait plus en 2019 qu'un seul avion basé à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim contre deux en 2018.

C'est l'un des points sur lequel nous devons rester vigilants dans les années à venir, les avions basés étant dans l'intérêt de l'aéroport pour la multiplicité des destinations et les travaux de maintenance nocturne. Une augmentation de leur nombre conduirait inévitablement à une augmentation du nombre de vols tardifs en fin de soirée, voire la nuit en cas de retard.

b) Bilan pour l'année 2019 de la Charte environnement 2016 /2020

A ce stade de la réunion, M. Haegy, nouveau maire de Duppigheim, a demandé que dans le cadre des campagnes de mesure de la qualité de l'air autour de l'aéroport, un nouveau point de mesure soit localisé sur la commune de Duppigheim. L'aéroport va en étudier la possibilité en relation avec les services d'ATMO Grand Est qui réalise ces campagnes de mesures hivers/été tous les 2 ans.

Les autres actions prévues dans la charte environnement, ont été globalement exécutées.

- Le nombre de véhicules à moindre impact environnemental utilisés par l'aéroport stagne et il est difficile de s'en faire une idée en l'absence du document descriptif du parc que nous avons pourtant demandé.
- Les quatre premières bornes de recharge pour les véhicules électriques étant déjà amplement utilisées, des bornes supplémentaires seront installées en collaboration avec les loueurs de voitures.

L'UFNASE est réintervenue sur le sujet de la qualité des eaux souterraines, sujet que nous relançons à chaque CCE et pour lequel nous n'avons toujours pas obtenu que nous soient communiqués les résultats d'analyse. La pollution aux hydrocarbures de la nappe phréatique au droit de l'aéroport, datant de l'époque où la base militaire était encore en exploitation, est suivie par les Services des Armées, mais les résultats de ces mesures ne sont pas diffusés. Les services de la Préfecture se sont réengagés à refaire une demande auprès des services compétents...

Concernant la publication mensuelle des bulletins Symbiose, interrompue depuis un an, le service Environnement de l'aéroport nous a informé que les difficultés d'interface entre les nouveaux logiciels subsistent. Une alternative est étudiée pour communiquer le nombre de mouvements d'avion et les niveaux de bruit enregistrés mensuellement.

c) Interventions diverses inscrites à l'ordre du jour de la CCE

Question de l'UFNASE sur les vols d'avions militaires

Depuis le début de la crise sanitaire, l'UFNASE a constaté une augmentation du nombre de survols à très basse altitude de l'aéroport et des communes voisines par les avions de chasse de type Mirages de l'armée de l'air.

L'UFNASE a demandé des explications à la Préfecture et aux autorités militaires et que l'Etat et l'Armée mettent fin à ces vols extrêmement bruyants.

Les réponses nous ont particulièrement déçus. Les autorités militaires maintiennent que ces exercices sont utiles à la formation des pilotes de l'Armée de l'Air parce que l'aéroport de Strasbourg-Entzheim reste un aéroport de délestage pour l'aviation militaire. Toutefois le commandant de la base aérienne 133 de Nancy—Ochey s'est engagé à rappeler à ses équipages de faire le moins de bruit possible.

Nous regrettons que ni l'Etat, ni les autorités militaires ne prennent leur responsabilité pour mettre fin à ces vols d'avions militaires que nous jugeons inutiles. Nous regrettons aussi que les élus n'interviennent pas pour faire cesser ces pratiques. La crainte d'un « incident grave » devrait-elle se concrétiser pour faire cesser ces survols militaires de Mirages à basse altitude au-dessus de nos habitations ?

Question de l'UFNASE sur les vols d'entraînement de la compagnie CONDOR

Nous avons interrogé la Direction de l'aéroport sur les raisons pour lesquelles elle a autorisé les vols d'entraînement en tours de piste successifs et à basse altitude de la compagnie CONDOR les 27 août et 30 septembre 2020.

M. Paubelle, directeur de l'aéroport, nous a répondu que ces vols d'entraînement étaient nécessaires afin que les pilotes puissent conserver leurs qualifications. En période normale, les pilotes renouvellent leurs qualifications en assurant des vols commerciaux. En cette période de COVID, beaucoup de pilotes n'avaient plus cette possibilité, d'où ces deux séances exceptionnelles de vols de qualification.

Selon M. Paubelle (confirmé par la Direction de l'Aviation Civile), l'aéroport de Strasbourg-Entzheim étant ouvert à la circulation aérienne publique, il n'a légalement pas le droit de s'opposer à la venue d'une compagnie aérienne et donc de refuser ce type de vol, qu'il autoriserait encore en cas de nouvelle demande.

Là aussi, la réponse est décevante car nous espérons des engagements de l'aéroport pour qu'à l'avenir nous n'ayons plus ces vols d'entraînement en boucle et à basse altitude au-dessus des habitations.

Question de l'UFNASE sur la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA)

Jusqu'en 2014, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim percevait une taxe sur les billets d'avions, la TNSA. Le produit de cette taxe était destiné à subventionner la réalisation de travaux d'insonorisations dans les maisons et logements situés dans le périmètre du Plan de Gêne Sonore de l'aéroport (PGS, à voir sur ufnase.fr). Comme il n'y avait plus de logements à insonoriser dans le périmètre réglementaire, il reste un reliquat de 300 000 euros bloqué dans les comptes de l'aéroport.

En 2017, l'UFNASE avait proposé que ce reliquat soit utilisé pour l'achat et l'installation d'une nouvelle station de mesure du bruit ou pour la réalisation de travaux d'insonorisation dans des bâtiments publics (écoles, crèches, maisons de retraite, etc...).

Les Services de l'Etat nous ont répondu que la TNSA est une taxe affectée et que son utilisation est soumise à des règles strictes définies par la loi. Pour utiliser le produit de cette TNSA à d'autres fins, une modification législative est nécessaire. Les services de la DGAC ont saisi les Directions Générales du Ministère du Budget Budget et des finances publiques en charge des dossiers liés aux taxes.

Pour notre part, nous avons envoyé un courrier à Mme Wonner, Députée, M. Michels, Député, et M. Fernique, Sénateur, pour leur demander de déposer un amendement à une prochaine loi de finances afin de permettre l'affectation du reliquat de TNSA à des travaux d'insonorisation de bâtiments publics. Nous attendons la suite ...

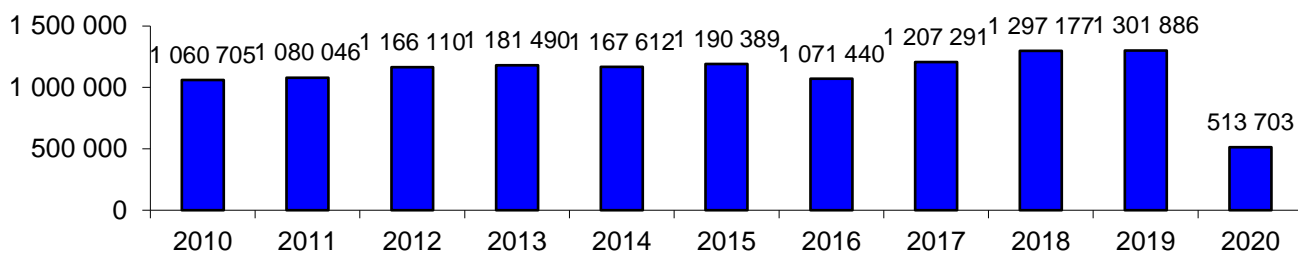
d) Bilan de l'activité de l'aéroport en 2020

Le trafic de l'aéroport a considérablement baissé en 2020 du fait de la crise sanitaire : 513 000 passagers transportés sur les vols commerciaux contre 1,3 Million en 2019, soit une baisse de 61%.

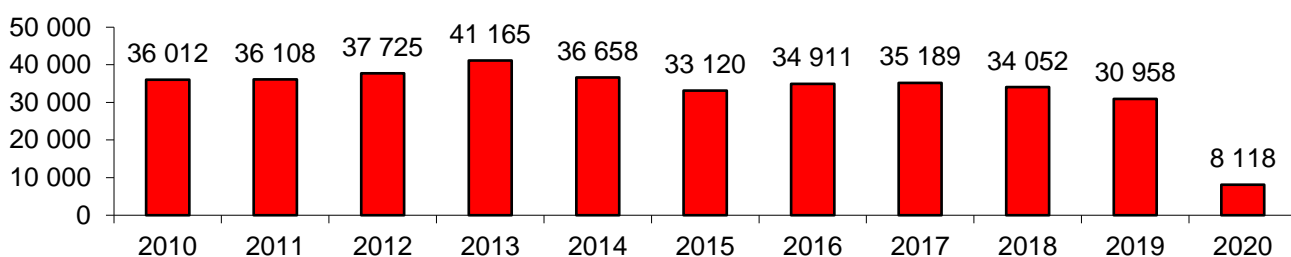
Comparaison du nombre de passagers mois par mois entre 2020 et 2019



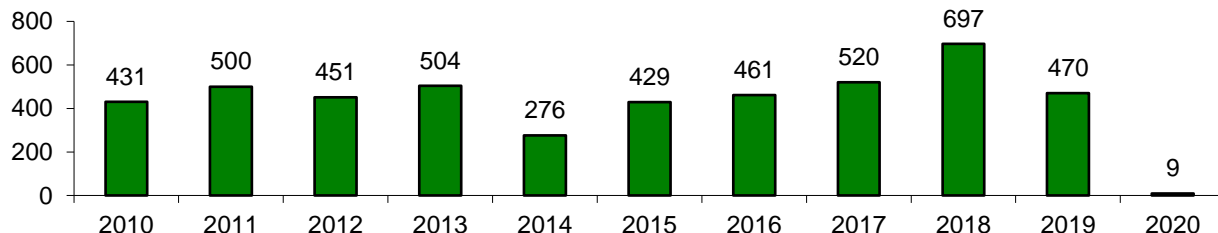
Evolution du nombre de passagers 2010 - 2020



Evolution du nombre de mouvements 2010 - 2020



Evolution des vols de nuit - 2010-2020 en nombre de mouvements



2) Réunion avec les aéroclubs le 25 mars 2021

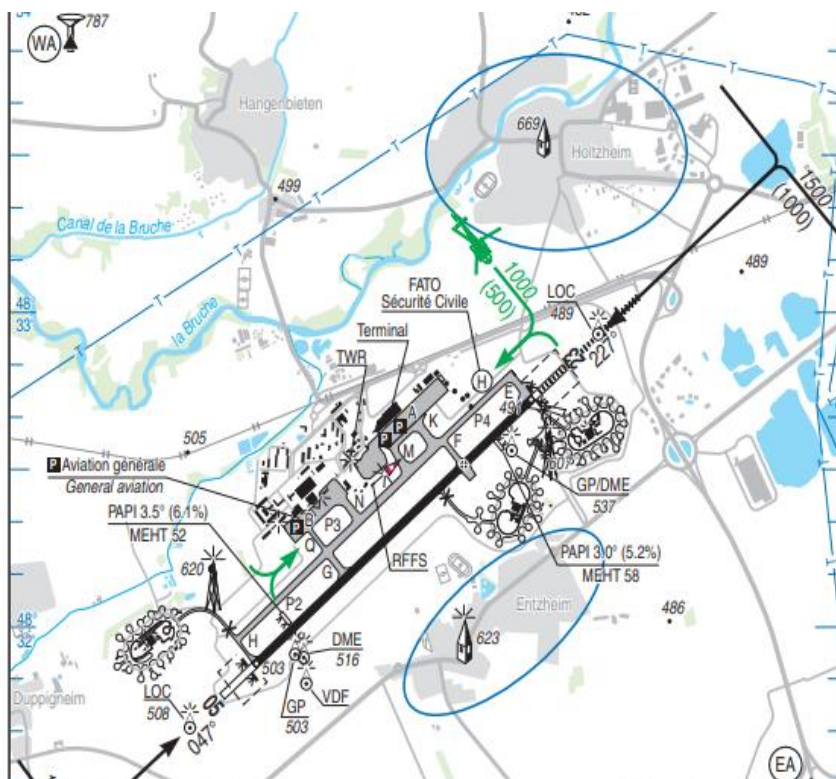
Une réunion de l'UFNASE avec les deux aéroclubs, le CASE et l'aéroclub d'Air France, et la Direction de l'aéroport a eu lieu le 25 mars 2021, avec en plus les représentants de l'aéroclub Bugatti qui fait partie du CASE. La dernière remontait à janvier 2018.

La réunion a consisté à faire un bilan de l'activité des aéroclubs et du respect du code de bonne conduite qui définit un certain nombre de règles telles le non-survol des villages, l'arrêt des vols d'instruction à partir de 21h30, l'interdiction des vols en tours de piste à basse altitude les week-ends et jours fériés entre 12h et 14h durant l'été, etc... Le code de bonne conduite est connu et appliqué par tous les membres des aéroclubs.

Tous les avions d'instruction, trois pour le Case et les trois du club Air France, sont équipés de silencieux. Les autres, avions d'agrément et de voyage, sont au nombre de trois pour le Case dont deux sont équipés de silencieux et un d'un dispositif tripale pour la réduction du bruit. Seul l'avion Bugatti, avion de voyage (80%) et d'agrément uniquement n'est pas équipé.

Certains survols occasionnels des villages que nous constatons peuvent être dus à des procédures de dégagement liées à des instructions données par la tour de contrôle à l'approche d'un avion de ligne, mais c'est assez rare.

Ce problème semble surtout provenir des vols d'avions de la société Eatis qui exerce une activité de formation des pilotes. Eatis n'est pas tenue au respect du code de bonne conduite, cependant la Direction de l'aéroport est intervenue auprès d'Eatis pour lui rappeler de ne pas survoler les habitations.



Ces survols sont évités naturellement par les pilotes pour limiter les risques d'accidents en cas de panne de moteur.

Au cours de la réunion, il est apparu que sur les cartes VAC (ci-contre) de circulation aérienne, seules les communes d'Entzheim et de Holtzheim sont cerclées en « ronds bleus » comme zones à ne pas survoler.

L'UFNASE a demandé que la commune de Duppigheim soit également cerclée en « rond bleu ». Cette demande avait également été formulée par M. Haegy, Maire de Duppigheim, lors de la réunion de la CCE de janvier.

La Direction de l'aéroport y est favorable mais il lui faudra obtenir l'accord des services de l'Aviation Civile.

Perspectives pour 2021

Dans l'état actuel de la situation sanitaire, nous ne pouvons pas encore prévoir la tenue de notre prochaine assemblée générale que nous ne souhaitons pas organiser en visio-conférence car l'échange physique avec les représentants des différentes associations nous semble primordial.

L'année 2021 marque aussi le 25^{ème} anniversaire de l'UFNASE, mais le contexte actuel est inopportun pour organiser un évènement anniversaire.

Pour l'instant, les mesures de restrictions sanitaires s'imposent à nous et il n'est pas question de prendre le risque d'exposer nos membres à des contaminations.

Nous poursuivrons donc notre travail essentiellement au sein du bureau et par des visio-conférences avec les membres du Comité Directeur. Nous vous en tiendrons informés à travers nos lettres aux adhérents et via notre site Internet.

MERCI à toutes celles et ceux qui s'investissent à nos côtés et MERCI pour votre soutien qui nous est précieux.

Francis Rohmer
Président de l'UFNASE