



UFNASE INFOS

UNION FEDERALE contre les NUISANCES de l'AEROPORT de STRASBOURG-ENTZHEIM.

Agrément préfectoral du 28 mars 2002 pour la protection de la nature, de l'environnement et du cadre de vie.

BP 155 - 67834 Tanneries Cedex .- Courriel : ufnase@aol.com

Janvier 2010



trafic aérien à Strasbourg...

-23,3 % en 2008 par rapport à 2007 soit 1 329 626 passagers

-16,6 % en 2009 par rapport à 2008 soit 1 109 397 passagers

***OSP : Obligation de Service Public**

Ces vols subventionnés assurent des liaisons européennes en raison de la présence du Parlement européen.

Mais les parlementaires les boudent...

Avec à peine 20 passagers par mouvement, le bilan économique est aussi tragique que le bilan écologique.

Nous sommes très loin des 3 Millions de passagers que la CCI annonçait il y a quelques années et qui devaient justifier les projets faramineux qu'elle voulait réaliser pour son aéroport (allongement de la piste, agrandissement de l'aérogare, création d'un « Aéroport », d'un « World Trade Center », d'une zone hôtelière, réalisation d'une nouvelle jetée d'embarquement, etc...

Si la crise économique contribue certes à cette baisse du trafic, pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim elle est plus importante car la réalité du problème se situe ailleurs.

Il revient donc à l'UFNASE de rappeler des réalités que nous n'avons cessées de mettre en évidence depuis plus de 12 ans ...

En 2006, le rapport CATRAM avait souligné les faiblesses de notre aéroport.

La Direction de l'aéroport diffuse les conclusions de ce rapport sur son site Internet. Elle invoque les mauvais choix du passé et les actions des riverains pour justifier la situation actuelle de l'aéroport, mais elle refuse d'assumer sa part de responsabilité.

Pourtant, 3 ans plus tard la CCI n'en est toujours qu'au stade des conjectures, de « tables rondes », de « préconisations diverses », sans réelle stratégie pour le devenir de cet aéroport.

Parmi les axes de développement suggérés dans le rapport établi par CATRAM, afin de regagner du trafic sur l'aéroport, figurent entre autre l'allongement de la piste et l'assouplissement du protocole sur les vols de nuit .

Affaire à suivre de très près...

A l'arrivée du TGV Est, l'aéroport avait déjà un train de retard !

Trop longtemps, la CCI s'est reposée sur Air France et son monopole de desserte avec Paris pour assurer son trafic passagers et sur les subventions des collectivités pour embellir les installations aéroportuaires. La présence du Parlement Européen devait permettre de diversifier l'offre des destinations grâce à des liaisons subventionnées vers des métropoles européennes. La CCI n'a pas su anticiper le développement de l'aéroport ; l'effondrement du trafic, suite à la mise en service du TGV-Est, a mis cette réalité en évidence.

A Strasbourg le trafic aérien a du mal à décoller !

La concurrence s'accroît avec les trains à grande vitesse qui l'emportent sur des distances moyen-courrier.

Qu'en sera-t-il à la mise en service prochaine du TGV Rhin-Rhône et après la réalisation de la 2^{ème} phase du TGV-Est et de la liaison avec l'ICE ?

La zone de chalandise de Strasbourg, est très réduite et moins riche comparée à celles des aéroports proches qui affichent de meilleurs résultats.

L'activité industrielle régionale régresse, réduisant aussi les vols « Affaire » qui constituaient l'essentiel du trafic d'Air France vers Paris.

L'aéroport de Strasbourg est dans une situation de concurrence exceptionnelle avec de nombreux aéroports performants à proximité comme Bâle-Mulhouse, Francfort, Stuttgart, Sarrebruck et Baden-Baden etc. ...

A Strasbourg, de nombreuses tentatives de création de liaisons nouvelles vers des métropoles européennes ont été vouées à l'échec malgré les subventions allouées à ces vols.

Le nouvel espoir de la CCI : la création d'une Société d'Exploitation Aéroportuaire

La loi prévoit la création de « Sociétés d'Exploitation des Aéroports » (SEA) de droit privé, destinées à gérer les grands aéroports français dont celui de Strasbourg. Constituées d'actionnaires publics que sont l'Etat, les collectivités locales et la CCI dans un premier temps, elles pourront intégrer progressivement des acteurs privés au-delà de 2013.

Cette SEA, dont les statuts sont actuellement en phase d'élaboration, semble providentielle pour la CCI qui pourra transférer, sur les collectivités, la charge financière d'un aéroport peut-être bientôt déficitaire. Le statut privé de la SEA offrira plus de souplesse d'action en éliminant les contraintes liées au droit public. De surcroît, la SEA héritera des infrastructures parfaitement modernisées de l'aéroport de Strasbourg, capables d'accueillir 3 millions de passagers et tous types d'avions.

Par la recherche légitime de performance pour un aéroport en phase de déclin et par la recherche de profits qui découlera naturellement d'un actionariat, qu'il soit public ou privé, cette future SEA risque à terme de développer de nouveaux projets faisant fi des conséquences nuisibles qu'ils pourraient entraîner pour les riverains.

C'est dans cette perspective que nous restons vigilants !

Il n'est en aucun cas concevable pour les riverains d'envisager un assouplissement des plages de repos nocturne ni d'approuver un allongement de la piste.

Ces mesures consisteraient à « habiller la mariée » au dépend des riverains et sur le denier public « pour mieux la marier » aux futurs actionnaires privés.

Des projets passés élaborés pour cet aéroport nous retenons que le trafic aérien nécessite d'être encadré. L'UFNASE n'a donc pas attendu et a demandé, lors du dernier Comité Permanent et lors de la réunion avec l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuares (ACNUSA), l'intégration du « protocole d'accord sur les vols de nuits » dans les statuts ou du moins dans le cahier de charges de la future SEA. **Affaire à suivre...**

Le Comité de l'Ufnase vous prie d'accepter ses meilleurs vœux pour l'année qui commence.

Oui, je soutiens l'UFNASE et j'adhère à : l'UFNASE

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Cotisation :€ Nombre de personne(s)