



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

BP 60131 67960 Entzheim - contact@ufnase.fr

www.ufnase.fr

**Bulletin aux adhérents
Novembre 2023**

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

L'EDITORIAL

Francis ROHMER
Président de l'UFNASE

Près d'un million de passagers a fréquenté l'aéroport en 2022. Malgré l'impact économique lié au conflit russo-ukrainien il est donc sur le chemin pour retrouver son niveau de trafic d'avant COVID. La compagnie VOLOTEA, qui a assuré 70% du trafic à elle seule, annonce l'arrivée d'un second avion basé, dès novembre 2023, ainsi que sept nouvelles destinations au départ de Strasbourg-Entzheim. Elle prévoit aussi de transporter un million de passagers régionaux en 2024.

Le bilan financier, qui affichait pour 2022 un déficit de 1,4 million d'euros, devrait s'améliorer.

Bien que nous reconnaissons le rôle de l'aéroport pour répondre aux besoins de la région et pour affermir le statut de Strasbourg, siège des instances européennes, une inquiétude nous gagne. La

compagnie VOLOTEA suit le modèle d'exploitation lowcost des rotations en flux tendu. Elle est aussi la principale source des nuisances sonores nocturnes dues aux nombreux retards à l'arrivée du dernier vol de son avion basé. Malgré nos interventions récurrentes et les promesses de la direction de VOLOTEA pour une amélioration, aucun progrès significatif n'a pu être constaté. Le second avion va inévitablement accroître les vols nocturnes, comme ce fut le cas en 2018. Après notre manifestation sur le parvis de l'aéroport contre l'augmentation incessante des nuisances nocturnes, VOLOTEA avait supprimé un des deux avions basés.

La progression constante du trafic aérien mondial, qui double tous les 15 ans, ne va-t-elle pas compromettre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre fixés à zéro émission « nette » pour 2050 ? Cette interrogation se justifie d'autant plus que le PDG de Lufthansa, principal transporteur européen, affirme (art. du 28 novembre 2023

Novethic) qu'alimenter sa flotte d'avions en nouveaux carburants de synthèse nécessiterait 50% des ressources électriques de son pays !

La volonté politique de limiter ce mode de transport très polluant ne semble pas exister. L'accroissement du coût des billets (du fait de carburants de synthèse plus chers) et l'aboutissement des débats européens pour une taxation du kérosène semblent seuls pouvoir mettre un coup d'arrêt à cet emballement.

Le désir de voler, ce rêve ancestral est devenu une extraordinaire réalité à la portée de presque tout le monde (pourtant seulement 4% de la population mondiale a pris l'avion). Un exploit humain dans les traces de celui d'Icare, emporté par sa fougue d'aller toujours plus haut ? Espérons qu'à l'inverse de Dédale, les alertes d'aujourd'hui soient entendues : à savoir qu'à vouloir aller au-delà des limites du raisonnable on finit par se brûler (toute ressemblance avec le réchauffement climatique n'est pas que fortuite).

L'UFNASE MOBILISEE PLUS QUE JAMAIS

Bien que le trafic aérien local soit encore relativement faible, de nombreux chantiers restent ouverts. Il sont abordés à l'occasion des dernières rencontres avec les acteurs concernés :

- ◆ Les vols nocturnes en retard de l'aviation générale.
- ◆ Les vols d'entraînement après 21h30.
- ◆ Les informations issues du système de mesure du bruit Symbiose.
- ◆ Les passages à basse altitude des avions de chasse militaires.
- ◆ Les trajectoires aux décollages.

Les membres de l'UFNASE participent aux diverses rencontres et instances, telles la Commission Consultative de l'Environnement et la Commission de Suivi, de manière entièrement bénévole.



Photo Maxppp - Franck DELHOMME

En qualité de représentants des riverains de l'aéroport, ils agissent en interlocuteurs respectueux, pour réduire les nuisances et assurer la transparence de l'activité aéroportuaire.

Nos adhérents assurent l'indépendance de l'UFNASE et lui donnent du poids dans ses interventions. Depuis le Covid, nous avons connu une baisse des adhérents de nos associations.

Merci de nous soutenir encore, pour le maintien ou le rétablissement de nos acquis, et aussi pour améliorer encore notre condition de riverains.

BIENTÔT MOINS DE VOLS EN RETARD DANS LA PERIODE NOCTURNE ?

Lors de la Commission annuelle de suivi du 23 juin 2023, les chiffres de 2022 ont été analysés en comparaison avec ceux de 2019, année de référence avant l'effondrement du trafic aérien dû à la crise du Covid.

Cette rencontre a eu pour objet principal de vérifier le respect du Protocole de 2019, mais aussi, de participer à tous les travaux d'étude visant à réduire le bruit.

Le tableau ci-dessous présente 193 vols effectués sur la période de 23h-6h. Cette plage horaire a été conservée, bien que le nouveau protocole de 2019 impose des restrictions dès 22h. Elle permet la comparaison avec les années antérieures régies par le protocole de 1998. Cela évite la complexe reprogrammation du système SYMBIOSE d'où sont issues les statistiques.

Aux 193 mouvements dénombrés dans le tableau, il convient d'ajouter les atterrissages et les décollages ayant respecté l'horaire programmé

après 23h pour obtenir le chiffre complet du trafic nocturne de la période.

En Commission Consultative de l'Environnement du 5 septembre 2023, nous avons demandé que l'intégralité des données soit restituée pour permettre le suivi de l'évolution du trafic nocturne.

En raison des nombreux retards constatés durant la période nocturne sur l'ensemble des aéroports au cours de l'été 2022, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéropor-tuaires (ACNUSA) a émis la recommandation d'alléger la programmation avant la période de trêve nocturne.

A Strasbourg cela correspondrait à réduire les décollages après 22h30 et celles des atterrissages après 23h. Des vols de VOLOTEA, programmés jusqu'à 23h55, accusant souvent des retards, sont concernés par cette recommandation. A l'occasion de la Commission de Sui-

vi nous avons demandé au directeur de l'aéroport, soutenus en cela par les deux maires y siégeant, que soient reprogrammés les vols tardifs souvent en retard.

M. Paubelle, directeur de l'aéroport, a relayé notre demande auprès de la direction de VOLOTEA, et a eu l'assurance que la compagnie allait rechercher à optimiser sa programmation en fin de journée pour 2024.

Les vols dit *sportifs*, (déplacement du Racing Club de Strasbourg Alsace), ont été au nombre de 12 sur l'année 2022 et au nombre de 7 à fin mai en 2023. Il faut saluer la direction de l'aéroport pour avoir refusé 4 demandes d'extension à des clubs autres que le RCSA.

Le constat est positif sur la diminution du nombre de mouvements en proportion du nombre de passagers, ainsi que la baisse des niveaux sonores enregistrés, même si ceux-ci sont toujours trop bruyants la nuit.

2022

	Les exceptions au Protocole	Dérogations annuelles (respectant les niveaux de bruit définis sur la plage nocturne)	Dérogations exceptionnelles	Vols retardés dans le respect du protocole	Non respect du Protocole	Evacuation sanitaire	Sécurité Civile	Déroutement	Total
Janvier	1	0	0	0	0	6	0	0	7
Février	0	0	0	0	0	3	0	0	3
Mars	0	0	0	0	0	7	0	0	7
Avril	0	3	0	6	0	9	2	0	20
Mai	2	3	0	9	0	4	0	0	18
Juin	0	0	0	9	0	4	0	0	13
Juillet	0	0	0	20	0	13	2	0	35
Aout	0	1	0	19	0	10	3	1	34
Septembre	0	0	0	10	0	4	0	0	14
Octobre	3	2	0	4	0	0	2	0	11
Novembre	0	1	0	1	0	10	0	0	12
Décembre	5	2	0	5	0	6	1	0	19



AVIONS MILITAIRES

L'UFNASE a demandé la présence d'un représentant des instances militaires à la Commission Consultative de l'Environnement du 5 septembre, mais le siège est resté vide. La préfecture a jugé que ce point ne relevait pas de la compétence de cette instance.

Le président de l'UFNASE rappelle que la CCE est compétente sur tous les sujets liés à l'environnement de l'aéroport. Les survols militaires sont liés à la présence de l'aéroport et concernent son environnement. Il est donc fondé que ce sujet soit traité en CCE.

Il y a une dizaine d'années, un officier de la Base Militaire de Metz-Frescaty était venu participer à la CCE et le point sur les survols des avions militaires à très basse altitude avait pu être discuté avec les riverains. Un échange direct et courtois nous avait permis d'exprimer nos doléances et d'obtenir des réponses de la part des autorités militaires.

Actuellement les passages des Mirages correspondraient à des vols d'entraînement, quand ceux des Rafales se feraient aléatoirement à la suite des missions de surveillance des frontières. Selon la DSNA, les pratiques d'approche ne sont pas identiques et ne



respectent pas toutes les procédures de moindre bruit.

Nous souhaitons qu'un tel échange avec un représentant des bases militaires soit à nouveau organisé pour avoir des explications sur la nécessité des survols et les procédures envisageables pour des passages à moindre bruit.

ET ENCORE UNE PETITE AVANCEE SUR LA REDUCTION DES NUISANCES NOCTURNES

Alors que les aéro-clubs locaux ont accepté de ne pas effectuer de vols d'entraînement en tour de piste après 21h30, un avion de plaisance bruyant, venu d'Allemagne, a opéré des tours de piste entre 22h et 23h les soirs du 5 juin et du 27 juillet entre 23h et 24h.



Stupéfaction et indignation ! Comment est-il possible d'accorder ce genre d'autorisation, alors que le code de bonne conduite l'interdit aux pilotes de plaisance locaux ? C'est la question que nous avons posée lors de notre rencontre du 8 juin à la direction de l'aéroport sur des pratiques déjà dénoncées à plusieurs reprises par le passé.

La direction de l'aéroport n'aurait pas été informée de cette demande, s'agissant d'un aéronef de moins de 6 tonnes, et l'accord serait venu de la tour de contrôle. Une version pas vraiment confirmée par la Direction des Services de Navigation Aérienne (DSNA) que nous avons questionnée à ce sujet.

La direction de l'aéroport a demandé la modification de l'A.I.P. (*Aeronautical Information Publication*), publication officielle qui définit les pratiques de ce type de vol pour chaque aéroport. Cette demande de modification temporaire s'applique pour trois mois. Pour palier un éventuel oubli de reconduction, la DSNA a pris l'initiative de transformer cette demande temporaire en demande permanente. Les documents officiels sont d'ores et déjà publiés. Dorénavant cette source de nuisances est définitivement écartée.

LES TRAJECTOIRES N'ONT PAS SUBI DE MODIFICATION DEPUIS 2015

Cette affirmation nous est donnée par la DSNA lors de notre rencontre du 29 septembre. De nombreux riverains se plaignent pourtant de passages d'avions plus proches au décollage et de nuisances sonores accrues.

Les procédures en cours sur l'aéro-

port de Strasbourg-Entzheim nous ont été rappelées:

Pour établir les trajectoires deux impératifs sont suivis:

- en dessous de 7000 pieds (2300 mètres) il importe de diminuer les nuisances sonores

- au dessus, la priorité est donnée à l'économie de carburant et par conséquent à la réduction des émissions de CO₂.

L'aéroport privilégie aussi la descente en continu moins bruyante et plus économe en carburant.

A Strasbourg, 54% des atterrissages se font en suivant cette procédure. Elle se pratique en phase d'atterrissage, moteurs au ralenti, contrairement à la descente par paliers qui nécessite de maintenir la puissance des moteurs.

Aux décollages «à vue», une marge de 500 m est tolérée pour effectuer le virage. Cette marge est liée aux aléas de la météo. Il se pourrait donc que certains

départs soient ressentis plus proches.

Concernant les décollages « aux instruments », dès 400 m d'altitude le pilote automatique est enclenché et donc l'avion suit la trajectoire de référence.

Le futur guidage des avions par GPS entraînera certaines modifications des trajectoires en altitude. L'objectif est de fluidifier le trafic, augmenter la capacité des flux d'avions et ainsi réduire les retards.

En basse altitude, le guidage par GPS concentre les avions sur la trajectoire de référence et les nuisances impactent alors plus intensément une population plus restreinte.

Nous attendons impatiemment la mise en ligne des suivis de trajectoire pour avoir une possibilité de contrôle en temps réel.

UN TRAVAIL EN SYMBIOSE POUR UN NOUVEAU BULLETIN SYMBIOSE

Le système SYMBIOSE de mesure de bruit et de publication des statistiques mensuelles du trafic aérien local est un élément essentiel du protocole réglementant les vols de nuit. Il permet d'analyser l'évolution du trafic et de vérifier le respect des restrictions dans la période nocturne, entre 23h et 6h.

Inexistants depuis juin 2022, les bulletins SYMBIOSE de juillet 2022 à mars 2023 nous ont été transmis en bloc en avril 2023, sous leur nouveau format.

Ce document n'a pas été de nature à nous satisfaire : édulcoré, incomplet, peu compréhensible pour le profane et comportant de surcroît des erreurs.

Nous avons exprimé nos doléances et suggéré des modifications. Une réunion spécifique nous a été accordée le 8 juin par la direction de l'aéroport, en présence du service Environnement. Nous avons pu expliciter nos propositions pour plus de cohérence dans les données et une meilleure lisibilité du document, toutes ont été retenues.

Les nouveaux bulletins devraient prochainement répondre à nos attentes. Nous saluons les services de l'aéroport pour cette fructueuse collaboration.

Une nouvelle collaboratrice, est venue renforcer l'équipe du Service Environnement. Les publications devraient se faire en temps ainsi que les réponses aux plaintes.

Le suivi en temps réel des trajectoires, permettant l'identification d'un vol et l'observation des niveaux de bruit enregistrés sur les trois stations de mesure, n'est pas encore possible en ligne. Cette décision relève des services de l'État. Lors de la CCE et lors de notre rencontre avec la DSNA, le 29 septembre, la disponibilité du lien donnant les trajectoires et le bruit des vols pour fin 2023 nous a été confirmée. Les vols militaires n'y apparaîtront pas, mais sont visibles sur le site « *Flightradar* ».

Les restrictions du protocole sont établies sur le niveau de certification de bruit propre à chaque avion et exprimé en EPNdB. Ces informations ne nous sont pas accessibles pour le moment, le site étant payant et réservé aux professionnels. Le directeur de la DSNA nous fera parvenir dès que possible un lien public et gratuit. Le respect de ces critères de bruit entre 22h et 6h est de la responsabilité des services de l'aéroport auxquels nous accordons volontiers notre confiance.

ASSEMBLEE GENERALE DE L'UFNASE DUPPIGHEIM 23 JUN 2023

C'est dans la foulée de la Commission de suivi que s'est tenue l'assemblée générale ordinaire de l'UFNASE en soirée du 23 juin.

Nous avons pu constater qu'en 2022 notre activité associative avait retrouvé son rythme d'avant COVID, comme l'aéroport son trafic, et les riverains les nuisances abordées dans ce bulletin.

Une analyse de l'évolution du trafic aérien de 1996 à aujourd'hui, actant la disparition du trafic "affaires" au profit du trafic lowcost tourné vers des vols "loisir", a mis en lumière les nombreux succès que nous avons obtenus, mais a aussi mis en évidence la nécessité de poursuivre notre activité.

Un singulier paradoxe a ainsi été constaté, conséquence directe de notre engagement depuis tant d'années : plus nous obtenons des avancées, moins il y a de nuisances perçues par les riverains, moins le besoin de nous soutenir semble donc se justifier. Nos fidèles adhérents n'en retirent que plus de mérite.

Merci aux uns, pour votre indéfectible soutien, et aux autres, ceux qui nous rejoignent, de nous accompagner pour la réduction des nuisances persistantes et la préservation de notre cadre de vie.

