



arbres

# l'aéroport demain

Janvier Février 2003



**Bulletin d'Informations d'ARBRES, membre de l'Union Fédérale contre les Nuisances de l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim**

**Aéroport d'Entzheim :**

## Vers quelle réglementation ?

### Préambule

Le 10 janvier 2003 s'est tenue à la Préfecture la première réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport International de Strasbourg (CCE) depuis février 2002 (!). Cette réunion, convoquée de façon cavalière à la veille des fêtes de fin d'année et quasiment sans documents préparatoires, a d'emblée été qualifiée de réunion d'information par M. le Préfet. A ses yeux, la plate-forme aéroportuaire est importante pour la vocation économique et européenne de Strasbourg, tout en reconnaissant qu'elle est aussi source de désagrément pour les riverains.

L'ambiance de dialogue affichée au départ par M. le Préfet s'est lézardée assez vite face aux questions posées (sans animosité) par les associations, pour faire place à une attitude plus condescendante, voire moqueuse, notamment de la part de M. le député BUR, maître d'œuvre du Protocole d'Accord de 1998, de la Charte de l'Environnement et co-responsable de l'Avant Projet de Plan de Masse (APPM), documents que ARBRES a toujours contestés (voir ARBRES Infos n° 19 et 20).

### Trafic de l'aéroport en 2002

Concernant les informations techniques, le trafic de l'aéroport international de Strasbourg a légèrement baissé en 2002 : effet de l'attentat du 11 septembre 2001, conjoncture du trafic aérien en général nous dit-on. Le nombre de passagers aura été de 2 025 960 (moins 4,4%) pour 47 089 mouvements d'avions (moins 6,3%). Ces premières données ne s'inscrivent pas dans le plan de développement simulé par l'APPM et nous donnent raison quant au projet de financement démesuré de l'aéroport.



### Bilan des mesures de la station mobile

Au long de l'année 2002, a été développée une campagne de mesure du bruit généré par l'activité de l'aéroport, grâce à une station mobile baptisée "SYMBIOSE" (tout un programme dans ce nom). L'objectif était de récolter au moins 4 semaines de données en continu par site de mesure. Les niveaux de bruit relevés, qualifiés en «événements bruit», ont été généralement modérés.

Un "événement bruit" est défini comme étant un épisode de bruit continu supérieur à 70 décibels pendant au moins 10 secondes.

Les niveaux constatés à Koenigshoffen ont été similaires à ceux mesurés par les stations fixes de Lingolsheim et d'Innenheim, sites parmi les plus exposés, alors que ceux d'Eckbolsheim étaient peu élevés. Les associations présentes ont critiqué le choix de certains sites de mesure pour certaines communes comme

Eckbolsheim où la station n'était pas placée sous le cône des avions. Les maires ont choisi leur site en tenant compte des contraintes techniques liées à l'alimentation électrique et à la protection contre le vandalisme.

Enfin, 30% des dépassements de niveau sonore ont été le fait d'un ancien Boeing particulièrement bruyant qui a été retiré de la circulation à partir de janvier 2003.

### Planning prévisionnel de la station mobile SYMBIOSE

Les communes de Wolfisheim, Oberschaeffolsheim et Achenheim n'ont pas été impliquées dans cette campagne, alors qu'elles ont été régulièrement survolées en 2002. Les sites de HautePierre, Montagne Verte et Wolfisheim seront retenus pour la campagne de 2003.

### **Plan d'exposition au bruit (PEB)**

De 2003 à fin 2005, tous les PEB (Plan d'Exposition au Bruit) liés à l'aéroport (plan à court, moyen et long terme) et le PGS (Plan de Gêne Sonore) seront mis en place en concertation avec la Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

### **Fuites d'hydrocarbures.**

Une pollution du sol par des hydrocarbures a été détectée au mois de mai par la société Shell sur le site de l'aéroport. Un arrêté préfectoral paru en octobre 2002 donne 4 mois à la société pour effectuer un diagnostic approfondi par des forages, déterminer s'il s'agit d'une pollution antérieure ou nouvelle et mettre en place des solutions techniques. Il apparaît qu'il reste encore une partie de l'espace public de l'aéroport à sécuriser vis-à-vis d'un éventuel écoulement accidentel d'hydrocarbures.

### Un arrêté ministériel pour l'aéroport ?

Les problèmes de fond ont été abordés par la question de l'élaboration d'un arrêté ministériel d'exploitation qui réglerait le fonctionnement de l'aéroport à la place de l'accord local actuellement en vigueur. L'Etat souhaite en effet mettre en place des arrêtés ministériels pour l'exploitation des 10 principaux aéroports français. Les arguments développés par la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile), les politiques et la représentante des compagnies aériennes contre cette possibilité se résument ainsi : l'aéroport de Strasbourg est un cas particulier car un accord local est déjà en place sous la forme d'un Protocole d'Accord de 1998 qui est largement respecté. Un arrêté ministériel apporterait uniquement la possibilité de sanctions en cas d'infraction. Or il n'y a eu que deux dépassements d'horaires non conformes en 2002 et aucune récidive, d'où l'idée que la possibilité de sanctions n'est pas nécessaire. L'intérêt d'un arrêté ministériel ne semble donc pas évident et de surcroît un tel arrêté affaiblirait le fonctionnement actuel en "gentlemen agreement". Si un arrêté ministériel est pris, il balayera l'accord local et sera basé sur une réflexion nationale, prenant en compte les problématiques nationales et les contraintes des grands aéroports parisiens, avec le risque d'une réglementation uniformisée moins contraignante que l'accord actuel. Dans ce cas, les compagnies aériennes et les acteurs économiques se conformeront évidemment à la réglementation la moins contraignante.



En 1998, c'est l'action des riverains qui a obligé élus, Etat et lobby aérien à signer un protocole d'accord—que nous estimons toujours insuffisant—limitant les vols de nuit.

Tous ces arguments sont évidemment forts mais une remarque que M. BUR a malencontreusement laissé échapper donne un autre éclairage sur les motivations possibles des acteurs économiques et politiques régionaux dans leur défense de l'accord local face à un arrêté ministériel : dans le cadre de la décentralisation, les concessions d'aéroports sont en train de s'affranchir de la tutelle de l'Etat pour devenir des sociétés privées et il se pourrait que la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) devienne le gestionnaire unique de l'aéroport de Strasbourg, d'où l'intérêt de garder un cadre local sur lequel on pourra exercer une pression politique et économique directe. La réunion s'est d'ailleurs terminée par un engagement touchant de tous les représentants économiques et politiques à respecter à la lettre le Protocole d'Accord de 1998, que l'UFNASE, rappelons-le, a eu l'intelligence de ne pas signer.

Remarquons tout de même que, si tout le monde se félicite du respect du Protocole d'Accord, celui-ci a fonctionné en 2002 dans un contexte de baisse du trafic. Cependant, si la conjoncture changeait et si l'aéroport se développait comme la CCI l'appelle de ses vœux et de ses deniers publics, quelle serait encore la portée de cet accord ?

Rappelons également que A.R.B.R.E.S. n'a signé ni le Protocole d'Accord, ni la Charte de l'Environnement que nous jugeons insuffisants et que notre combat reste la fermeture totale de l'aéroport de 23h à 6h. A l'espoir de faire progresser cette revendication dans le cadre d'un arrêté ministériel, il nous est déjà opposé l'argument selon lequel l'introduction de restrictions supplémentaires par rapport au Protocole d'Accord de 1998 nécessiterait une nouvelle négociation globale avec l'ensemble des partenaires, ce qui aurait pour effet de remettre à plusieurs années l'adoption d'un tel arrêté.

ARBRES maintient néanmoins sa demande d'arrêté ministériel, bien préférable à un accord local notoirement insuffisant.

La question reste, nous l'espérons, ouverte.