



arbres

Supplément à ARBRES INFOS n°24
Association Ried Bruche pour le
Respect de l'Environnement près de
Strasbourg

l'aéroport demain

Octobre 2003



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

Plan d'Exposition au Bruit: pour quelques hectares constructibles de plus et quelques poignées d'€..

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim dont ARBRES fait partie a été réunie récemment deux fois par le Préfet :

- le **27 juin 2003** pour donner son avis sur le nouveau PEB (plan d'exposition au bruit), dans la suite de l'APPM, et dans l'optique d'un allongement de la piste à 3000 m. Ce PEB, le premier depuis le départ des militaires, s'appuie désormais sur les normes européennes, le « Lden » (indice de gêne sonore pondéré selon l'heure) et une nouvelle définition de 4 zones où peuvent exister des contraintes en matière d'urbanisme.

En fait, était soumis au débat et au choix des participants la limite entre la zone C (interdiction d'augmenter la population de façon notable) et la zone D (construction d'immeubles avec normes et info de la population). Cette limite pouvait se situer sur la ligne 55 Lden (restrictive pour construire) ou 57 Lden (plus intéressante pour les promoteurs).

L'UFNASE a évoqué son refus de l'APPM, a développé l'incompatibilité entre le développement de l'aéroport (adopté par la plupart des élus en février 2002 lors du vote de l'APPM) et le développement de l'habitation autour de cet aéroport). ALSACE NATURE a essayé de situer le débat autour du développement durable de l'agglomération strasbourgeoise, ce qui nécessite un développement limité de l'aéroport et une protection des riverains. Toutes les associations qui se sont exprimées demandaient le maintien de la limite à la valeur de 55 Lden, la plus favorable à la santé des habitants.

Plusieurs maires concernés par le déplacement de cette limite sont intervenus (M.DEBS Entzheim, M.

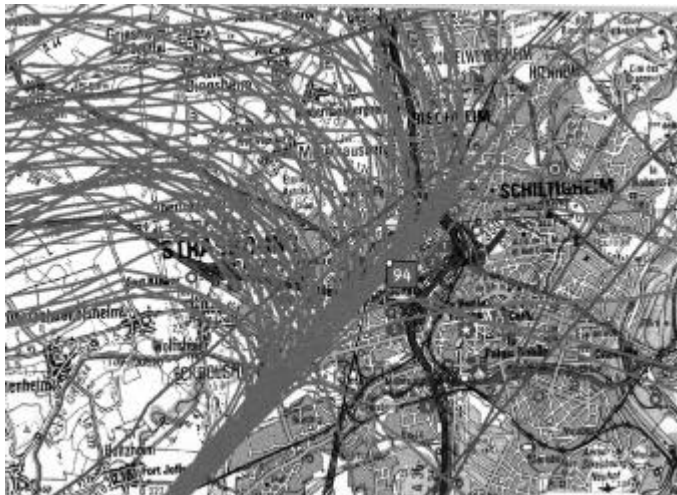


Entre la limite à 55 Lden et celle à 57 Lden: le site de l'ex-usine Strafor à Koenigshoffen qui devient constructible sans trop de contraintes. Un hasard ...?

BERTHIER Duppigheim, M.LOBSTEIN Eckbolsheim ainsi que le représentant de M.BUR Lingolsheim et de la CUS) pour demander que la limite soit portée à 57 Lden, ce qui faisait gagner quelques dizaines d'hectares supplémentaires pour construire du résidentiel. M KOENIG d'Innenheim a fait de même. Ce qui nous a étonné, c'est que le représentant de la Mairie de WOLFISHEIM, non concerné directement, ait lui aussi défendu, avec quelques explications laborieuses, la limite à 57 Lden, probablement par solidarité avec ses collègues de la CUS. Nous ne pouvons que déplorer ce genre d'attitude. Il semble bien que le principal enjeu soit la construction d'un ensemble immobilier sur les friches de STRAFOR entre Koenigshoffen et HautePierre. En faisant passer la limite de la zone C à 57 Lden, ce terrain devenait soudain urbanisable sans trop de contraintes. CQFD.

Même le représentant des compagnies aériennes, conscient des nuisances des avions, a soutenu le placement de la limite à 55 Lden.

ARBRES est intervenue pour déplorer que le débat en soit à ce niveau, qu'il fallait pour les élus choisir entre l'extension de l'aéroport et les sollicitations amiables des promoteurs immobiliers. Il est vrai qu'il reste encore pas mal d'argent à se faire dans ce secteur !



Exemple d'approches dites « à vue ». Pour gagner du temps, le pilote vire au plus court au-dessus de nos villages (Exemple le 12.9.2002 piste 05)

Les droits de l'Homme subordonnés aux droits de l'Économie... ?

Il y a déjà 10 ans, le gouvernement britannique autorisait l'atterrissage toutes les nuits à partir de 4 heures du matin d'une quinzaine d'avions de type Boeing 747 sur l'aéroport de Londres-Heathrow. L'état de santé de bon nombre de riverains ayant été perturbé, ceux-ci formulaient des recours au niveau des tribunaux britanniques. Ayant épuisé tous les recours, ils saisissaient alors la Cour Européenne des Droits de l'Homme, qui, et c'était vécu comme une victoire, décidait d'examiner la demande. Et, en 2001, la Cour rendait un jugement favorable aux riverains, estimant que les vols de nuit constituaient, entre autres, une atteinte aux droits humains. Le gouvernement britannique faisait alors appel de ce jugement. La Cour vient de prendre une nouvelle décision le 8 juillet 2003 (Arrêt de grande chambre dans l'affaire HATTON et autres c. Royaume-Uni, consultable sur le site Internet de la COE).

Cette fois-ci, contrairement au jugement du 2.10.2001, la Cour conclut à la non-violation de l'article 8 (droit au respect de la vie privée et familiale et du domicile). Dans les motifs expliquant sa décision, la Cour argumente de manière singulière : « Il est

Le Préfet ayant soutenu les élus et les promoteurs, lui aussi proposa la limite à 57 Lden qui fut adoptée par 10 Pour, 5 Contre (ARBRES + AN), 3 refus de vote (UFNASE). Pour cet événement, le Comité Antibruit du Bas-Rhin était malheureusement absent.

Ce vote ne semble pas poser de problème majeur à de nombreux élus, qui tantôt votent l'expansion de l'aéroport, la subvention à Ryanair, le principe de l'allongement de la piste, et puis quelques mois plus tard accordent environ 80 hectares supplémentaires aux bétonneurs de tous poils, aux promoteurs voraces. Bravo la schizophrénie !

- le **16 septembre 2003** où l'on nous présenta le nouveau dispositif de circulation aérienne. Peu de choses pour nous, le dispositif prévoyant simplement le déplacement de certains couloirs vers Schiltigheim et Bischheim et celui du circuit d'attente vers Saverne. Par contre, la question des approches et décollages à vue, que nous subissons presque quotidiennement dans notre secteur, n'a fait l'objet que de vagues engagements. Pas question d'inclure des volumes de protections environnementaux comme sur d'autres aéroports et comme le recommande l'ACNUSA (Autorité contre les nuisances sonores des avions). En bref, un saupoudrage des nuisances autour de l'aéroport dans le but avoué d'accroître encore le trafic. Ca doit être cela le développement durable selon la CCI !

donc légitime pour l'État de prendre en compte les intérêts économiques des compagnies aériennes et autres entreprises et ceux du pays dans son ensemble. (...) ». Un peu plus loin « (...) il ne serait pas indiqué que la Cour adopte en la matière une démarche particulière tenant à un statut spécial qui serait accordé aux droits environnementaux de l'homme.(...) » et puis « la Cour relève les difficultés auxquelles elle se trouve confrontée pour établir si le niveau général de bruit durant la nuit a augmenté à la suite de l'introduction du plan de 1993 (...) ». Et enfin, la phrase choc qu'on s'attendrait davantage à trouver dans un manuel d'économie libérale : « Quant aux intérêts économiques faisant contrepoids à l'opportunité de restreindre ou de supprimer les vols de nuit, la Cour juge raisonnable (sic) de présumer que ces vols contribuent, du moins dans une certaine mesure, à l'économie générale. (...) Étant donné que seules un nombre restreint de personnes (2 à 3 %, selon l'étude de 1992 sur le sommeil) pâtissent du plan, le fait qu'elles peuvent déménager sans subir de perte financière est un élément de poids dans l'appréciation du caractère globalement raisonnable du plan en question. (...) » (sic)

Moralité : l'économique, l'intérêt des compagnies prime l'humain, le droit de la personne à la santé et à la quiétude pendant la nuit... Drôle d'Europe qui nous prépare les droits de l'homo economicus...

Ryanair-Tribunal Administratif de Strasbourg et de Nancy:

Une décision pleine de bon sens !

L'argent du contribuable ne doit pas financer le dumping aérien

Durant tout l'été, la presse et la télé locale nous ont servi des informations alarmistes dans le cadre de la décision prise par le TA Tribunal Administratif de Strasbourg (et confirmée par la Cour Administrative de Nancy, du moins pour le référé de Ryanair) concernant le contrat entre la Chambre de Commerce, gestionnaire de l'aéroport et la compagnie « low-cost » Ryanair. Nous sommes surpris par le ton employé dans la presse : « mauvais coup pour Strasbourg », « l'Heure de la Riposte », « Strasbourg-Londres en grand danger », « L'aéroport de Strasbourg reste mobilisé pour Ryanair », « Ryanair se réplie à Baden-Baden », « Ryanair : l'espoir s'envole ». Pourquoi ce vocabulaire alarmiste ou guerrier pour une décision de justice qui nous semble logique et conséquente ?

Le feuilleton de l'été 2003

Certes, le demandeur est cette fois-ci « Britair », filiale d'Air France qui ne pouvant supporter la concurrence déloyale menée par Ryanair avait fini par supprimer sa liaison avec Londres. Rappelons que l'UFNASE a également demandé au Tribunal Administratif d'annuler les subventions votées par la Communauté Urbaine de Strasbourg.

La dramatisation n'est pas dans la décision du Tribunal, mais dans la conclusion d'un contrat dont les protagonistes savaient pertinemment qu'il contenait des clauses illégales. Ce qui pose le problème de l'élaboration dans la transparence de ce type d'accord. Nous avions connu un scénario voisin avec DHL en 1996. Il y a donc persistance dans l'erreur

La décision du TA de Strasbourg n'a rien de catastrophique, au contraire :

- sur le plan économique, les avantages accordées à cette compagnie pratiquant des tarifs bradés faussaient la concurrence par rapport aux autres compagnies aériennes mais aussi vis à vis du train. Pour améliorer l'accessibilité de Strasbourg, l'argent des subventions aurait été plus utile pour financer la jonction TGV EST - ICE allemand et joindre Francfort en une heure un quart depuis Strasbourg,
- nous ne sommes pas sûr que les députés européens (souvent prétexte de la mise en place de certaines lignes) vont regretter Ryanair et son service plus que basique.
- Transformés en consommateurs de transport aérien, ils sont en effet plus nombreux les alsaciens à visiter Londres que les britanniques à visiter l'Alsace. Mais ce système de subventionnement est pervers : il n'y a pas de raison, pour que ceux qui ne vont pas à Londres, payent pour ceux qui y vont. Pourquoi subventionner nos concitoyens alsaciens qui visitent la capitale du Royaume Uni et pas ceux qui lui préfèrent Bruxelles ou Prague ? En poussant ce raisonnement à l'absurde et puisqu'il s'agit de tourisme, pourquoi ne pas subventionner nos week-ends dans les fermes-auberges du massif Vosgien ?
- l'argent public de la CCI et de la CUS c'est aussi notre argent de contribuable et nous ne voyons pas pourquoi il faut entrer dans la logique de le verser à une compagnie comme Ryanair qui ne peut exploiter des lignes aux tarifs pratiqués que



précisément parce qu'elle touche cet argent public. On en voit les résultats : en 2002 les bénéfices nets de Ryanair se sont accrus de 59 % à 239,4 millions d'Euros contre 150,4 millions d'Euros l'année précédente. Subventionner une compagnie riche à millions relève de l'indécence.

- Nous nous réjouissons chaque fois que le trafic de l'aéroport se réduit ou au moins se stabilise : pour nous cela signifie moins de bruit, moins de pollution atmosphérique, moins de trou dans la couche d'ozone, un petit délai supplémentaire en ce qui concerne l'augmentation des températures dû à l'effet de serre.
- Si les pouvoirs publics veulent favoriser un mode de transport avec l'argent public, ils doivent choisir le moins bruyant et le moins polluant et non une compagnie aérienne pratiquant un **d u m p i n g c o m m e r c i a l e t s o c i a l**.

En fonction de ces considérations et de quelques autres, l'UFNASE a également demandé au Tribunal Administratif de Strasbourg d'annuler la subvention votée le 28 Mars par le groupe majoritaire de la Communauté Urbaine.

Vont-ils bientôt contourner la loi ?

Y aura-t-il un nouveau contrat dont le but serait de contourner la loi ? Oui, si l'on se réfère à l'exemple de Montpellier, où les subventions ne sont plus versées à la compagnie aérienne, mais à une société écran, spécialisée dans le marketing, filiale de Ryanair, qui s'appelle Leading Verge et qui a son siège dans l'île de Man, paradis fiscal. Notre Ministre au Commerce Extérieur, M. François LOOS s'il juge que « *Strasbourg n'a pas employé la bonne méthode : Giscard a mis en place un montage (sic) plus efficace en Auvergne, en faisant passer les fonds de tous ceux qui souhaitent participer au financement par le CRT (Comité Régional du Tourisme)* », ne désapprouve pas le financement de compagnies comme Ryanair par nos impôts..

Strasbourg n'est pas le seul aéroport concerné : partout Ryanair, le concurrent libéral frappe à la porte et à la caisse des petits aéroports. Partout les vols sont subventionnés par les deniers publics. En général cependant, le versement de ces subsides reste opaque, les aéroports privés s'abritant derrière le secret commercial...

Le chantage de Ryanair

Pour faire pression à la fois sur l'État, les politiques et la cour d'appel de Nancy, Ryanair a décidé de quitter Strasbourg et de s'installer chez le « concurrent » à Baden-Baden dès Septembre. La CCI a versé des larmes de crocodiles et nos élus se sont insurgés. M. Yves BUR, notre député et Mme Fabienne KELLER, Maire de Strasbourg ont même fait semblant de découvrir les méfaits de l'économie ultra-libérale dont ils se font pourtant d'habitude les chantres...

Privatiser l'aéroport ?

Pour la CCI, la solution passe par le changement de statut de l'aéroport. Actuellement l'État donne à la Chambre de Commerce et d'Industrie une concession de service publique, dans un cadre réglementé. Les subventions restent contrôlées par divers organismes. Du coup, la réglementation française devient « obsolète », il faut d'urgence que la CCI ait la maîtrise totale sur l'aéroport. Pour nous, il ne saurait être question que l'État lâche ses prérogati-

ves. Les aéroports doivent rester dans le giron du service public et dans le cadre d'une politique maîtrisée des transports et non, comme le voudraient les dirigeants actuels de la CCI, dans le contexte du marché concurrentiel –juste quand ça les arrange. La concurrence entre les aéroports est souvent commercialement stérile et néfaste à l'environnement. L'avion doit être complémentaire au train et non son concurrent.

Enfin, il nous paraîtrait anormal que, maintenant que l'État et les collectivités locales ont payé les gros investissements (avec notre argent de contribuable) que la CCI puisse juste engranger les bénéfices réalisés.



Le contrat avec Ryanair auquel nous avons –presque - échappé...

Que contient le fameux contrat anglais passé entre la CCI et Ryanair ?

Dans la presse et les médias, on ne semble pas vraiment avoir bien lu le contrat en langue anglaise et signé le 26 juin 2002 entre Ryanair et la Chambre de Commerce (CCI). Seuls ont été évoqués les quelques vols sur Londres-Stansted. Ce contrat, s'il était arrivé à sa réalisation totale, prévoyait le versement de sommes colossales :

- **900.000 €** au titre d'un versement de départ pour les lignes ouvertes à partir de Strasbourg vers Londres (maximum 6 liaisons à 150.000€ la liaison) payable pour moitié un mois avant la nouvelle liaison et pour le reste à son premier anniversaire.
- Des aides au marketing de 216.000€ par an par liaison quotidienne à partir de Strasbourg et ce jusqu'à 6 trajets soit $6 \times 216.000 =$ **1.296.000€** (payable tous les trimestres à l'avance)
- La CCI s'engage auprès de Ryanair pour le paiement par la CUS et le Département et/ou la Région de 492.000€ par liaison aérienne pour 6 liaisons maximum, payable trimestriellement un mois à l'avance, soit $6 \times 492.000€ =$ **2.952.000€**

Au total, pour 6 liaisons quotidiennes, Ryanair aurait pu obtenir la première année un subventionnement public pour sa publicité allant jusqu'à la somme de 5,148 millions d'Euros, soit une aide quotidienne de 14.104 € 2350,68€ par vol. Sachant qu'un Boeing 737/800 comprend 187 places, chaque place est donc financée à hauteur de 12,57€, que la place soit occupée ou non !

Les années suivantes, l'aide publique s'élèverait encore à



10,38€ par siège et par vol. Bien sûr, le montage est habile : ce ne sont pas directement les vols qui sont subventionnés mais la publicité. Les idiots dans cette affaire, ce sont les contribuables qui paient cette publicité et subissent les nuisances sonores et la pollution atmosphérique de ces avions.

Dans un second contrat passé le même jour, sont définies les taxes d'atterrissage et de décollage. Leurs montants sont très faibles et de super-tarifs ont été obtenus pour les forfaits des services au sol. Ces tarifs alléchants étaient prévus jusqu'en 2018 ! Des taxes d'atterrissages à 195€ et une préparation complète de l'avion pour seulement 480€ constituent un véritable dumping ! L'exploitant de l'aéroport devait même fournir le carburant le plus économique. De plus, le contribuable alsacien devait également financer en hiver une liaison par bus vers un site skiable près de Baden-Baden !

Aucun risque financier pour Ryanair : tous les risques devaient être supportés par le contribuable alsacien. Les élus qui ont voté –en partie- ces subventions ont-ils été abusés ou sont-ils complices ?