



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Aerodrome du Polygone

Question écrite n° 3533

Texte de la question

M. Marc Reymann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le devenir de l'aerodrome du Polygone a Strasbourg. Cette structure aeroportuaire situee en plein milieu urbain (quartiers d'habitat social) genere en ce qui concerne ses activites de loisirs en matiere de vol a voile des nuisances sonores particulierement fortes en week-end a cause de son avion-remorqueur de type Pilatus. Il s'agit bien d'orienter les activites aeriennes vers l'Est de l'agglomeration, c'est-a-dire vers le Rhin. Par ailleurs, il parait particulierement utile et opportun de maintenir les activites aeroportuares d'affaires qui ne genent pas la population. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre avec la direction generale de l'aviation civile et les gestionnaires de l'aerodrome du Polygone a Strasbourg pour, d'une part, limiter les nuisances sonores de l'avion-remorqueur en transferant le cas echeant ces activites de loisirs sur un site non urbain et, d'autre part, pour promouvoir et developper les atouts de cet aerodrome dans le cadre d'un developpement des activites d'affaires et de tourisme d'affaires a Strasbourg, metropole europeenne, siege des institutions parlementaires de l'Europe.

Texte de la réponse

L'aerodrome de Strasbourg-Neuhof, ancien terrain d'exercice, converti en aerodrome en 1933, a ete affecte a titre principal a l'aviation civile pour l'usage de l'aviation de tourisme et de vol a voile, et a titre secondaire a l'armee de l'air, par arrete interministeriel du 1er septembre 1947. Il a ete ouvert a la circulation aeriene publique par arrete du 18 juin 1969. Il est, aux termes de l'article 222-5 du code de l'aviation civile, classe en categorie D et donc destine « a la formation aeronautique, aux sports aeriens et au tourisme et a certains services a courte distance ». La situation de cet aerodrome proche de l'urbanisation impose que des efforts soient accomplis pour permettre que les activites aeriennes dont il est le siege s'insere normalement dans son environnement. C'est dans cet esprit que les services de l'aviation civile travaillent. Par ailleurs, les clubs velivoles et parachutistes, conscients de la gene qu'ils peuvent occasionner aux riverains, consentent des efforts importants en vue de reduire le bruit emis par leurs avions : adaptation recente d'une helice quadripale et d'un silencieux de pot d'echappement sur le remorqueur de planeur (type Morane Rallye et non pas Pilatus) ; en 1994, adaptation d'une helice quadripale et remplacement de la turbine de l'avion largueur de parachutistes (Pilatus) par une turbine de la nouvelle generation moins bruyante. Ces mesures ont ete annoncees lors de la reunion de la commission consultative de l'environnement de l'aerodrome du 4 mai dernier. Concernant l'orientation des activites aeriennes vers l'Est, il n'est pas possible de satisfaire en totalite cet objectif dans la mesure ou la segregation des trajectoires est imposee par les contraintes de securite de l'aerodrome. Par ailleurs, le transfert eventuel des activites ludiques sur un autre site afin de promouvoir le developpement de l'aviation d'affaires sur celui de Neuhof parait difficilement envisageable dans la conjoncture actuelle. Il n'existe pas, a proximite de l'agglomeration strasbourgeoise, de plate-forme ayant pour vocation la formation aeronautique et la pratique de sports aeriens. Si un developpement significatif de l'aviation d'affaires s'imposait a Strasbourg, il trouverait naturellement sa place sur le site de Entzeim que les militaires doivent quitter en 1995. Les infrastructures et les equipements de Strasbourg-Entzeim seraient tout a fait adaptes pour recevoir ce type

de trafic ce qui n'est pas le cas de Neuhof. Au demeurant il convient de noter que, malgré des fluctuations conjoncturelles, le trafic de l'aerodrome de Neuhof pour l'annee 1992 (33 854 mouvements) est sensiblement egal a celui de l'annee 1987 (33 556 mouvements). Ceci ajoute aux ameliorations precitees des conditions d'exploitation doit se traduire par une diminution des effets sur l'environnement. Neanmoins l'insertion des aerodromes d'aviation legere dans l'environnement est un sujet qui merite toute notre attention, c'est pourquoi l'inspection generale de l'aviation civile et de la meteorologie a ete chargee de mener une reflexion generale sur les nuisances generales par l'aviation legere. Cette reflexion concernera tous les aspects de la lutte contre les nuisances parmi lesquelles le bruit tient une place preponderante : reduction du bruit a la source, procedures de circulation aerienne et d'exploitation, limitation selective d'activites. Cette etude devrait etre terminee courant 1994.

Données clés

Auteur : [M. Reymann Marc](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3533

Rubrique : Aeroports

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 juillet 1993, page 1967

Réponse publiée le : 8 novembre 1993, page 3931