

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC**

**Réunion du 25 avril 2003  
Préfecture de la Gironde**

**Etaient présents**

M. Albert DUPUY – Préfecture	M. Jean Bernard TARIS – SDU Ville Eysines
M. Christian VERGES – Préfecture	M. André TREVE – Mairie du Haillan
Mme Françoise PIREYRE - Préfecture	M. Michel CORVISIER – UL Mérignac CGT
M. Christian ASSAILLY – DAC-SO	M. Jean Guy ASCENCI – UL Mérignac CGT
Mme Patricia LOUIN - DAC/SO	Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO
M. Philippe FIDEL - DAC/SO	M. Didier JOURDAIN – SEPANSO
M. Jean-François PUYMERAIL – S.S.B.A./SO	M. D. DE BRUN – CLCV
M.RIBAUTE – S.S.B.A./SO	Mme.Jacqueline GUIONIE– ACNS St. Médard
M.Jean-René NIVOIX – SNCTA	M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac
M. Patrick THOMAS – CCIB / Aéroport	M. Jacques VIDAL – Syndicat de défense des intérêts du quartier du Vigean
Mme Françoise BARBÉ - CCIB / Aéroport	M. Daniel MARIE-ANNE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac
M. Eymeric LACOSTE – CCIB / Aéroport	M. Marcel SOULETTE - CLCV
M. Jacques FERGEAU – Conseil Général	M. Gilles FAVREAU – ADEME
M. Christophe LOUSTALAN- Dassault Aviation	
Mme. Aimée LE MERCIER – Mairie St. Médard	
M.G.CHAUSSET – Mairie Mérignac	
M. Daniel DOUGADOS – Adjoint Mairie d' Eysines	

**Ordre du jour**

**1 – Révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**

- présentation de la procédure de révision
- consultation de la CCE sur la valeur de l'indice Lden à prendre en compte (limites extérieures de la zone C et de la zone B)

**2 – Modalités de diffusion des avis de la CCE**

**3 - Questions diverses**

Monsieur Albert DUPUY Secrétaire Général de la Préfecture accueille les participants et entame l'ordre du jour.

## 1 – Révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

M. DUPUY rappelle que la Commission Consultative de l'Environnement est réunie dans le cadre de la révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac, qui doit être révisé avant le 31 décembre 2005.

La procédure prévoit avant décision prise par arrêté préfectoral, que la CCE soit consultée par le Préfet sur les valeurs d'indices à prendre en considération pour définir les limites des zones B et C.

C'est l'objet de cette réunion du 25 avril 2003.

Après avoir vérifié que le quorum était atteint, Monsieur DUPUY laisse la parole à Monsieur PUYMERAIL du SSBA-SO pour présenter l'avant projet de PEB.

M. PUYMERAIL présente :

- l'urbanisme au voisinage des aérodromes
- l'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit et
- l'avant projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac en s'appuyant sur les présentations « Power Point » jointes en annexe.

Cette présentation entraîne une discussion.

M.DOUGADOS fait remarquer que les infrastructures de l'aéroport sont modifiées et amènent des trajectoires sur le centre historique de certaines communes.

M.CHAUSSET pense qu'il faut faire la distinction entre préserver l'espace nécessaire au fonctionnement de l'aéroport et préserver l'espace nécessaire au développement de l'aéroport.

M.PUYMERAIL rappelle que les questions qui sont posées aujourd'hui sont :  
quels indices choisir pour les courbes B et C ? donc :  
quelles courbes proposer au Préfet pour les zones B et C ?

M.DUPUY fait remarquer qu'à deux moments de la procédure la CCE est saisie. Entre temps, il peut donc y avoir une évolution.

M.MARIE – ANNE demande si il y a une comparaison possible entre les anciennes et les nouvelles zones B et C.

M.ASSAILLY explique qu'il n'y a pas de lien direct car les indices sont différents. Mais la comparaison des courbes est possible. Elles sont indiquées dans les dossiers qui ont été envoyés aux membres de la CCE avant la réunion.

M.DOUGADOS fait remarquer que la zone C du nouveau PEB est en diminution sur Mérignac et Martignas et en augmentation sur Eysines et Le Haillan. Par contre la zone B diminue partout.

M.TREVE note qu'un tiers de la commune du Haillan se trouve dans le nouveau PEB.

M.PUYMERAIL montre deux diapositives « arbre des indicateurs acoustiques les plus utilisés » et « caractéristiques et indicateurs de la gêne due au bruit des avions » (ci-jointes) expliquant que le législateur avait le choix entre deux indicateurs différents : Lden ou IP (indice psophique).

C'est le Lden faisant la différence entre le bruit ressenti le jour, la soirée et la nuit qui a été choisi .

Mme.BARBE fait remarquer que tous les pays européens ont adopté le Lden qui est également valable pour les autres moyens de transport.

Mme. MOREAU demande quel est le calendrier prévu car le PEB s'impose au PLU (Plan Local d'Urbanisme) dont la révision a commencé.

M.DUPUY : il faut donner un certain nombre d'éléments à la CUB pour que le PLU intègre le PEB.

Monsieur DUPUY souligne également la possibilité, au moment de la mise en révision du PEB, de décider de sa mise en application par anticipation.

M.PUYMERAIL : l'avant projet de PEB est calculé d'après des hypothèses de trafic à court terme (4 ans), à moyen terme (au plus tôt au moment de la rotation de la piste secondaire), et à long terme (environ 20 ans).

Mme LOUIN présente alors les estimations de trafic prises en compte pour le calcul de l'avant projet de PEB.

-estimation des potentiels de trafic commercial de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac (présentation Power Point en annexe.)

M.NIVOIX demande si, dans les estimations de trafic à long terme, on a tenu compte d'une spécialisation des deux pistes 23L et 23R.

M.ASSAILLY : non. On veut changer au minimum le système actuel. En période de pointe « Porte Ibérique », on peut atterrir sur la nouvelle piste. C'est la seule différence.

M.CHAUSSET : si on a le souhait de protéger tel quartier ou telle catégorie de population, il faut inverser le raisonnement. Tenant compte du fait que le trafic va augmenter, quel quartier veut-on protéger ?

M.ASSAILLY : la seule possibilité est de laisser la piste 11/29 et d'augmenter le trafic au dessus de la ville de Bordeaux.

M.DUPOUY comprend cette problématique. Il faut donc essayer de trouver le meilleur compromis pour préserver le développement de l'aéroport et la protection de tel ou tel quartier. Qu'on pose la question dans un sens ou dans l'autre, la question est la même. La procédure a pour objet de répondre à cette question.

M.DOUGADOS : on n'est pas contre le développement de l'aéroport. On souhaiterait connaître l'impact économique de la Porte Ibérique.

Mme.BARBE souligne que cette question a déjà été posée lors d'une autre réunion et qu'on a déjà répondu. Elle rappelle que seulement 20 à 30% des passagers sont en correspondance alors que 70 à 80% des passagers de la Porte Ibérique sont des passagers locaux (point à point) pour lesquels les vols directs sont un atout important. Ces lignes sont par conséquent indispensables au développement économique local.

Les liaisons pour la plupart existaient déjà. L'instauration de la Porte Ibérique a principalement consisté à concentrer sur 4 vagues par jour les arrivées et les départs afin de faciliter les correspondances (principe du Hub) et de rentabiliser les lignes.

M.PUYMERAIL rappelle que les estimations de trafic à court, moyen, et long terme ont servi à calculer les courbes enveloppes qui constituent l'avant projet de PEB. La CCE doit se positionner pour faire une proposition au Préfet.

Il précise la proposition des services de l'Etat en ce qui concerne les indices à retenir.

En ce qui concerne la zone B : la proposition est de prendre en compte la zone la plus grande possible c'est à dire l'indice 62 car même avec cet indice, la nouvelle zone B est plus petite que l'ancienne.

En ce qui concerne la zone C : tenant compte du fait que la sensibilité des riverains augmente et dans une logique de prévention, la proposition est de prendre l'indice 55 qui correspond à la zone la plus grande. De plus aujourd'hui, avec cette nouvelle zone C (la plus grande) on protège moins de gens qu'avant.

M.DOUGADOS souligne que l'indice 57 correspond aux courbes actuelles en ce qui concerne Le Haillan et Eysines. On s'aperçoit que ce sont les infrastructures aéroportuaires nouvelles qui ont ou auront une influence sur le PEB. La ville d'Eysines s'opposera à toute nouvelle infrastructure qui rapprochera les trajectoires du centre ville d'Eysines. Elle s'opposera à un système qui amènera 4 fois plus de décollages sur Eysines. Les prévisions de trafic sur Paris montrent que l'on s'est trompé dans l'établissement de l'ancien PEB.

La ville d'Eysines ne tient pas à urbaniser dans les zones sensibles. Elle prévoit des zones d'activité et des zones boisées. On ne développera pas une seule habitation supplémentaire. Vouloir retenir l'indice le plus faible va déclencher une levée de boucliers dans la population. Il serait bon de retenir une courbe qui se rapprocherait le plus de la courbe actuelle.

M.CHAUSSET : les courbes ont une dimension psychologique.

Monsieur Chausset reprend l'argument de monsieur Dougados et propose que la courbe soit la plus proche possible de la courbe actuelle.

M.TREVE : surtout qu'il avait été dit que la deuxième piste parallèle n'apporterait pas de modification de trajectoire.

M.ASSAILLY : les modifications des courbes du PEB sont liées au calcul.

M.NIVOIX : les deux pistes ne seront pas utilisées simultanément. Elles ne seront utilisées que pour les heures de pointe du Hub. Le décollage en 05 n'entraînera aucun changement pour Eysines.

M.LESTYNEK : on abandonne l'indice psophique pour reprendre le Lden. Cela a été demandé par les Associations pour la protection des personnes. Il faut maintenant les traduire sur le papier. Veut-on une protection réelle pour le riverain ? Dans ce cas on applique l'indice le plus bas possible pour préserver l'avenir.

Il faut être cohérent. On ne peut pas à la fois dire : on veut une protection réelle pour les riverains et on veut garder l'enveloppe ancienne qui n'offre qu'une protection minimum pour les riverains.

M.CHAUSSET : que le nouvel indice soit plus protecteur, tant mieux, mais globalement on ne va pas protéger plus de gens.

M.DOUGADOS : si on modifie la courbe cela va entraîner une modification de l'urbanisation. Que l'on choisisse l'indice 55 ou 57, les gens sont déjà installés. Mais ils auront le même bruit. Il n'y a pas de possibilité de faire de nouveau lotissement. Donc restons dans la même courbe.

M.ASSAILLY : peut-être avez-vous raison sur Eysines et Le Haillan, mais sur les autres communes on va libérer des terrains, des gens vont s'y installer et ce seront des mécontents.

M.CHAUSSET : on est en cours de révision des PLU. Peut-on geler des zones au niveau des PLU pour empêcher des habitations ?

M.DUPUY : la destination des zones est prévue dans le SDAU.

M.LACOSTE : la CCIB avait demandé lorsque le SDAU a été discuté, qu'une large « coulée verte » soit préservée de toute urbanisation dans l'axe de la piste principale de l'aéroport, depuis la Garonne. Malheureusement cette proposition n'avait pas été retenue puisque le SDAU s'en tient aux limites strictes du PEB actuel. Cette décision a entraîné pour certaines zones, la possibilité de construire des habitations juste à la limite du PEB actuel.

M.DUPUY souhaite une démarche cohérente entre le PEB et les PLU. Il en prendra l'initiative.

M.DUPUY propose alors de mettre aux votes la proposition qui a été faite par les services de l'Etat concernant les indices à retenir.

Pour la zone B.

Est-ce que l'on retient l'indice 62 ?

Nombre de votants : 11

Défavorable : 0

Abstention : 0

Favorables : 11

La proposition de retenir l'indice 62 pour la zone B est votée à l'unanimité.

Pour la zone C.

Est-ce que l'on retient l'indice 55 ?

Nombre de votants : 11

Défavorables : 2 M.DOUGADOS (représentant la commune d'Eysines)  
M.VIDAL (syndicat de défense du quartier du Vigean)  
Il est précisé que M.TREVE (élu Le Haillan) n'est pas membre de la CCE. Son vote défavorable ne peut être comptabilisé.

Abstentions 2 M.CHAUSSET (représentant la commune de Mérignac)  
M.CORVISIER (UL CGT Mérignac)

Favorables 7 M.LOUSTALAN (Dassault Aviation)  
M.THOMAS (CCIB)  
M.DE BRUN (CLCV)  
Mme MOREAU (SEPANSO)  
M.NIVOIX (SNCTA)  
M.LESTYNEK (Fédération des syndicats des quartiers de Pessac)  
M.FERGEAU (Conseiller Général)

La proposition de retenir l'indice 55 pour la zone C reçoit 2 votes défavorables, 2 abstentions et 7 votes favorables.

Après avoir remercié les participants, Monsieur DUPUY lève la séance.

Pièces jointes :

Présentation « Power Point »

-urbanisme au voisinage des aérodromes

-élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit

-estimation des potentiels de trafic commercial de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac

-avant projet de Plan d'Exposition au Bruit de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac

-arbre des indicateurs acoustiques les plus utilisés

-caractéristiques et indicateurs de la gêne due au bruit des avions