

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

Réunion du 16 février 2004

Préfecture de la Gironde

Etaient présents

M. Albert DUPUY – <i>Préfecture</i>	M. Philippe JUNQUET – <i>DDE/SATAB</i>
Mme Françoise PIREYRE – <i>Préfecture</i>	Mme Émilie COUTANCEAU - <i>Conseillère Municipale d'Eysines</i>
M. Bernard GARANDEAU – <i>D.A.C./SO</i>	M. Jean Guy ASCENCI – <i>UL Mérignac CGT</i>
Mme Patricia LOUIN – <i>D.A.C./SO</i>	Mme Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i>
Mme Martine BAIXAS – <i>D.A.C./SO</i>	M. Didier JOURDAIN – <i>SEPANSO</i>
Serge KOROBOFF – <i>S.S.B.A./SO</i>	M. D. de BRUN – <i>CLCV</i>
M. Jean-François PUYMERAIL – <i>S.S.B.A./SO</i>	M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard en J.</i>
M. Jean-René NIVOIX – <i>SNCTA</i>	M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Jacques RIVIERE – <i>CCIB</i>	M. Jacques VIDAL – <i>Syndicat de défense des intérêts du quartier du Vigean</i>
Mme Françoise BARBÉ – <i>CCIB / Aéroport</i>	M. Daniel MARIE-ANNE – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Eymeric LACOSTE – <i>CCIB / Aéroport</i>	M. Marcel SOULETTE - <i>CLCV</i>
M. Jacques FERGEAU – <i>Conseil Général</i>	M. Gilles FAVREAU – <i>ADEME</i>
M. Christophe LOUSTALAN- <i>Dassault Aviation</i>	
M. André DIEZ – <i>CGC</i>	
M. Michel BACHERE – <i>DIREN</i>	
M. Claude BAUDRY – <i>Adjoint Maire Mérignac</i>	
M. Patrick THIEBAUGEORGES – <i>Air France</i>	

* * * * *

Ordre du jour

- 1 - Révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)**
Consultation de la CCE sur le projet de PEB.
- 2 - Charte de l'Environnement**
Point de situation, à fin 2003, sur la mise en œuvre des actions prévues par la Charte
- 3 - Éléments d'information sur le nouveau dispositif d'aide aux riverains**

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)

- **Consultation de la CCE sur le projet de PEB.**

Monsieur DUPUY rappelle que le 25 avril 2003 la CCE avait émis un avis favorable pour les valeurs d'indices proposées pour les limites extérieures du PEB.

Le PEB a alors été mis en révision et un arrêté préfectoral a prévu sa mise en application par anticipation.

Puis, après l'avis de l'ACNUSA, le projet a été soumis à la consultation des communes concernées et de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

C'est à l'issue de cette consultation et sur la base des avis émis, que le projet revient à la CCE.

Ensuite le Préfet saisira l'ACNUSA et une enquête publique suivra.

Monsieur DUPUY demande si tout le monde a bien reçu le dossier.

Il apparaît que certains dossiers présentant l'avis des communes et EPCI ne comportaient pas la page 10. Celle-ci concerne le compte-rendu de la dernière partie de la délibération du Conseil Municipal de la Commune de Mérignac, qui s'est prononcé en faveur du projet.

Elle sera jointe en annexe du compte-rendu.

M. PUYMÉRAIL présente la procédure d'instruction du dossier.

Il rappelle que le 25 avril a été présenté un dessin avec les hypothèses d'étude à court, moyen et long terme ainsi qu'un plan avec les courbes.

La CCE avait émis un avis favorable en faveur des courbes les plus larges (zone B : indice 62 et zone C : indice 55). C'est pourquoi le projet ne présentait plus que 4 courbes : A, B, C et D.

La consultation des communes a porté sur 13 collectivités : 12 communes touchées par le PEB et la Communauté Urbaine de Bordeaux.

M. PUYMÉRAIL explique aux membres de la CCE le dossier reçu par les collectivités. La consultation de ces collectivités a donné les résultats suivant :

- Avis favorables : 11
- Avis défavorables : 2

M. VIDAL, au nom du Syndicat de défense des intérêts du quartier du Vigean, lit alors une déclaration.

M. DUPUY annonce que cette déclaration sera jointe au procès-verbal de la réunion et précise que les Conseils municipaux de toutes les communes concernées ont été consultés et qu'ils ont été amenés à délibérer :

- 11 Conseils municipaux ont émis un avis favorable, et 2 (Eysines et Le Haillan) ont émis un avis défavorable.

M. VIDAL demande pourquoi on prévoit de construire une piste parallèle alors que l'aéroport fonctionne déjà presque uniquement avec une seule piste (la piste principale accueille 90 % du trafic).

⇒ *M. PUYMÉRAIL précise qu'en ce qui concerne le remplacement de la piste secondaire par une piste parallèle à la piste principale, l'étude a été réalisée par la Direction du Transport Aérien pour que la CCIB ne puisse pas être accusée de partialité.*

Cette étude montre qu'à long terme, une seule piste ne suffira pas pour accueillir le trafic.

M. ASCENSI demande que soient superposés le PEB et le PGS.

⇒ M. DUPUY pense que cela n'a pas d'intérêt car ces deux documents correspondent à des objectifs différents.

⇒ M. KOROBOFF propose de superposer l'ancien et le nouveau PGS dès que celui-ci sera suffisamment avancé, et précise que superposer PEB et PGS n'a pas de sens.

Mme COUTANCEAU précise que la ville d'Eysines s'interroge sur l'évolution du trafic, l'impact du TGV et donc la justification de la construction de la piste parallèle.

⇒ Mme BARBÉ précise que malgré les difficultés que connaissent depuis quelques années tous les aéroports, les hypothèses à long terme sont toujours valables même si elles ne se réalisent pas dans vingt ans mais dans vingt deux ou vingt cinq ans.

En ce qui concerne l'impact du TGV, M. LACOSTE précise que le nombre de passagers que l'aéroport a prévu de perdre sur Bordeaux - Paris au profit du TGV lors de la mise en exploitation de la future Ligne à Grande Vitesse, correspond exactement au nombre de passagers que la SNCF a prévu de gagner sur Bordeaux - Paris au détriment de l'avion.

M. LESTYNEK indique que pour respecter l'esprit même du PEB, il faut retenir l'hypothèse la plus favorable de développement de façon à protéger le plus possible les populations.

M. DUPUY soumet alors le projet à l'avis de la CCE.

- Avis défavorable : 1 (M.Vidal)
- Abstention : 1 (M.Ascensi)
- Avis favorable : 12

La CCE donne donc un avis favorable au projet de PEB.

2 - Charte de l'Environnement

- **Point de situation, à fin 2003, sur la mise en œuvre des actions prévues par la Charte.**

La Charte de l'Environnement comporte un certain nombre d'actions que l'aéroport a prévu de mener à bien avant la fin de l'année 2003.

Pour chaque action, la DACSO et la CCIB font le point des réalisations à fin décembre 2003.

Mesure 1 - Mener une étude concernant les « faux chapitres 3 » à l'Aéroport de Bordeaux et vérifier que leur niveau de bruit est conforme aux recommandations de l'ACNUSA.

✓ Etude faux chapitres 3 :

NOMBRE DE MOUVEMENTS

	<u>Faux chapitres 3</u>	<u>Chapitres 2</u>	<u>TOTAL</u>
1999 :	160	3 857	4 017
2002 :	1 110	110	1 220
2003 :	144	114	258

Le nombre total de faux chapitres 3 et de chapitres 2 a ainsi été divisé par plus de 15 entre 1999 et 2003.

Principales compagnies utilisant des faux chapitres 3 :

La Poste, Royal Air Maroc, Air Midi Bigorre, European Air, Netjets Europe, Aeroflot et compagnies de l'Est.

Air Algérie et les compagnies assurant des vols pour le compte de MSF utilisent encore des chapitres 2.

✓ Vérification du niveau de bruit :

Recommandations de l'ACNUSA :

« Adopter un indice évènementiel la nuit. Entre 22 h 00 et 06 h 00, tout survol engendrant un niveau sonore supérieur à 85 dB(A) mesuré en LAeq (1s), relevé à 4,5 Km de l'extrémité de piste la plus proche, fera l'objet d'un procès verbal et pourra être sanctionné... »

En accord avec la commune d'Eysines, une station mobile a été placée sur le toit du Centre Technique Municipal d'Eysines. Elle est située à exactement 4,532 Km de l'extrémité de la piste 23.

Les relevés de mesure du bruit effectués à cette station entre le 16 mai 2003 et le 31 janvier 2004 n'ont révélé aucun dépassement du plafond de 85 dB(A) mesuré en LAeq (1s) entre 22 h 00 et 06 h 00.

Par contre 4 avions ont été mesurés à plus de 85 dB(A) le jour :

- un Embraer Brasilia d'Air France le 27/08/2003 à 11 h 38
- un Boeing 737 de British Airways le 05/11/2003 à 11 h 07
- un Ilouchine 76 de Aerocom le 09/12/2003 à 17 h 04
- un Antonov 12 de Aerocom le 20/12/2003 à 08 h 39.

Mesure 2 - Déplacer vers le Nord-Est, le point de rejointe de l'axe d'arrivée en piste 23 (alignement dans l'axe de la piste 23) pour éviter le survol des zones urbanisées.

Cette mesure a été envisagée pour faire en sorte que la rejointe de l'axe 23 se situe plus loin, dans une zone non urbaine. Le déplacement physique de la balise n'a pas été effectué car il est complexe (acquisition de terrain...), mais la direction de la circulation aérienne de l'aéroport a donné comme consigne aux avions de rejoindre l'axe de la piste 23 au delà de la balise BD. Les vérifications de trajectoires qui ont été opérées depuis, montrent que cette consigne a été suivie.

Mesure 4 - Limiter l'utilisation des APU (unité auxiliaire de puissance) en facilitant l'utilisation de groupes électrogènes.

Les principales compagnies aériennes poursuivent leur équipement progressif en groupes électrogènes. De plus les pilotes ont reçu pour consigne de limiter l'utilisation des APU.

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport en cours de finition et qui sera publié en avril 2004.

Mesure 5 - Installer un système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions permettant de répondre de façon fiable et rapide aux questions des riverains et d'identifier les non-respects de procédures

Le système informatique et les stations de mesure du bruit sont en place depuis le deuxième trimestre 2003. Des tests ont eu lieu jusqu'au 18 novembre 2003, date à laquelle le système a été déclaré opérationnel par le Comité de Pilotage.

Le système fonctionne avec quatre logiciels : visualisation des trajectoires, enregistrement du niveau de bruit, statistiques, enregistrement des plaintes et demandes d'information des riverains.

L'administration du système est réalisée par le Département Informatique de la CCIB à l'aéroport et par les sociétés 01bD-Stell et Atech qui ont installé le système.

L'exploitation du système est réalisée par le Service Environnement du Département Exploitation/Environnement de la CCIB à l'aéroport. Un autre poste « Exploitation » sera bientôt installé à l'Aviation Civile. Un troisième est prévu pour l'ACNUSA.

Des exemples de trajectographie issus du système avec positionnement des capteurs de bruit ont été distribués aux participants à la réunion du Comité de Suivi Charte qui s'est tenue à l'aéroport le 30 septembre 2003.

Une présentation du système à l'intention du groupe de travail Charte de l'Environnement a été organisée à l'aéroport le 4 février 2004.

Une personne est chargée de l'exploitation du système à l'aéroport : il s'agit de Monsieur Henri-Marc DUPUIS.

Le système étant connecté au réseau informatique de l'aéroport, il ne peut fonctionner que sur place. Une présentation du système peut donc être réalisée, sur rendez-vous avec Henri-Marc DUPUIS ou Eymeric LACOSTE dans un bureau spécialement aménagé à cet effet.

Mesure 6 - Former le personnel assurant le contrôle aérien aux questions environnementales

La sensibilisation a été très forte pendant la préparation de la Charte. La DAC-SO a proposé à tout son personnel des stages de sensibilisation au plan local. Ces stages ont été et sont organisés.

Un module environnement a été rajouté dans tous les programmes d'instruction.

Un CD ROM a été créé. Il a été envoyé aux membres de la CCE ainsi qu'une documentation sur la qualité de l'air et sur le délestage de carburant. Il faut également noter la publication par Air France d'un rapport environnement très intéressant.

Mesure 7- Élaborer un code de bonne conduite pilotes - contrôleurs

Les contrôleurs et les pilotes sont sensibilisés.

Le CD ROM de sensibilisation aux problèmes d'environnement est utilisé dans les stages de formation continue.

Mesure 8 - Mener des actions afin de préserver de l'urbanisation une zone située dans l'axe de la piste principale 05/23 depuis la Garonne jusqu'à la route départementale 5 (Marcheprime / Blagon) et notamment mettre en place rapidement le nouveau Plan d'Exposition au Bruit (avant le Plan Local d'Urbanisme)

La mise en révision du PEB a été lancée et répond à cette mesure. La consultation de la CCE sur le projet a été traitée dans le point 1 de l'ordre du jour.

Une nouvelle étude « Élaboration d'un projet global d'aménagement et de développement de la zone aéroportuaire » vient d'être lancée. Elle a pour principal objet de définir l'orientation stratégique des territoires entourant l'aéroport et de proposer une amélioration de l'accessibilité de la zone à partir de tous les modes de transports, afin d'intégrer ces orientations dans les futurs PLU. Elle est financée par l'aéroport, pilotée par la DDE avec l'appui technique de l'Agence d'Urbanisme et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux. Elle est réalisée par le cabinet marseillais TERTIO. Elle sera terminée en avril 2004.

M. JUNQUET précise l'objectif de cette étude. Le recensement des projets qui existent dans cette zone entourant l'aéroport a été réalisé.

Différents scénarios vont bientôt être proposés au Comité de Pilotage.

Cette étude doit s'articuler avec le PCG (Plan de Composition Général) de l'aéroport qui est en cours de réalisation et qui recense les réalisations à prévoir à l'intérieur de la zone aéroportuaire dans les vingt ans à venir.

Mesure 9 - Faire réaliser tous les ans une campagne de mesure de la qualité de l'air sur et autour de la zone aéroportuaire.

A la demande de la CCIB, cette campagne a été réalisée par AIRAQ en mai, juin et juillet 2003. Des tubes capteurs passifs ont été disposés sur et autour de la plate-forme aéroportuaire. De plus, une remorque d'AIRAQ destinée à effectuer des mesures de la qualité de l'air en continu a été disposée pendant un mois, sous l'axe d'atterrissage de la piste principale 23 au service environnement de la Mairie de Mérignac, avenue des Marronniers à environ 1000 mètres du seuil de piste.

L'analyse des résultats est terminée.

Ils montrent que la part de pollution imputable au trafic aérien n'a pu être mise en évidence car les concentrations moyennes relevées dans l'enceinte même de l'aéroport sont similaires à celles des sites de fond éloignés de sources de pollution (axes de circulation).

Une campagne de mesure complémentaire va être effectuée bientôt à l'intérieur des halls.

Les résultats complets de la campagne de mesure 2003 sont sur le site d'AIRAQ (airaq.asso.fr)

M. LESTYNEK demande s'il serait possible de prévoir sur le site internet de l'aéroport, un lien direct avec AIRAQ.

Mesure 10 - Inciter les assistants et les usagers à utiliser des matériels non polluants.

De nouvelles mesures sont prévues. Elles sont inscrites dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport qui est en cours de finalisation.

M. THIÉBAUGEORGES précise qu'Air France se défait des tracteurs de repoussage au gazole pour les remplacer par des tracteurs électriques. Des groupes électrogènes sont également en place pour limiter l'utilisation des APU. Un marquage au sol pour conserver les groupes à proximité des avions a été réalisé.

Mesure 11 - Mener des actions pour favoriser la réalisation rapide du prolongement de la ligne A du tramway jusqu'à l'aéroport notamment pour faciliter la trajet domicile travail des salariés de l'Ouest de l'agglomération et leur permettre d'éviter d'utiliser leur voiture particulière.

A la demande notamment de la CCIB et de la Mairie de Mérignac, la Préfecture a chargé la Direction Départementale de l'Équipement de piloter en 2002 une « étude de circulation du secteur ouest de l'agglomération bordelaise – zone Mérignac / Aéroport ». Les conclusions de cette étude se résument ainsi :

- il est impératif d'aménager d'urgence le réseau routier et autoroutier (rocade), et de relier le pôle économique situé autour de l'aéroport au réseau maillé du centre de l'agglomération par le tramway.

Ces conclusions sont tout à fait conformes à l'approche de la CCIB qui a maintes fois souligné l'urgence de l'amélioration du réseau routier d'accès à l'aéroport.

Elles confirment également les résultats d'une étude menée par la CCIB il y a 3 ans. Cette étude soulignait la nécessité absolue de prolonger sans rupture de charge la ligne A du tramway jusqu'à la zone aéroportuaire dès la 3^{ème} phase, permettant ainsi de désengorger les

voies d'accès à l'aéroport en facilitant le trajet domicile/travail des entreprises implantées dans ce secteur qui concentre plus de 50 % des emplois de la ville de Mérignac.

La nouvelle étude « Projet global d'aménagement et de développement de la zone Aéroportuaire » (PGAD) proposera également une amélioration de l'accessibilité de la zone en utilisant tous les modes de transport.

M. THIÉBAUGEORGES précise que si un tramway existe, le personnel d'Air France l'utilisera.

M. ASCENSI pense qu'un transport en commun de type tramway sera d'abord utilisé par les salariés de la plate-forme.

M. LACOSTE informe qu'un Plan de Déplacement de Entreprises est en cours d'élaboration sur la commune de Mérignac. Ce plan devrait comporter certaines mesures permettant de désengorger la circulation, notamment en facilitant les liaisons domicile/travail pour les employés de ces entreprises du secteur.

Mesure 12 - Mener des actions pour favoriser la réalisation d'une connexion avec le réseau ferré afin de développer une nouvelle politique de complémentarité entre l'air et le fer permettant notamment aux habitants de la région Aquitaine et des régions limitrophes de se rendre à l'aéroport sans utiliser leur voiture.

Cette connexion est inscrite dans le schéma directeur d'urbanisme de l'agglomération. Des réflexions en cours concernant le « grand contournement » intègrent la possibilité d'un contournement autoroutier et ferré par l'ouest.

Mesure 13 - Interdire le lavage des avions.

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport .

Mesure 14- Utiliser des produits biodégradables (déverglçage, nettoyage, engrais...)

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport.

Mesure 17 - Favoriser l'utilisation des bennes en optimisant leur emplacement, leur accessibilité et leur signalisation. Informer les partenaires.

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport.

Mesure 18 - Utiliser exclusivement des engrais naturels ou écologiques.

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport.

Mesure 19 - Poursuivre l'application de la Charte Paysagère

Cette mesure a été inscrite dans le nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport .

Mesure 20 - Rédiger un règlement d'exploitation précisant les obligations environnementales (concernant notamment la qualité de l'air, le traitement des eaux, la production des déchets, les obligations paysagères...), l'inclure dans les conventions signées avec les partenaires exerçant une activité sur l'aéroport, et vérifier le respect de ces engagements.

Un nouveau règlement d'exploitation de l'aéroport est en cours de finalisation.

Il inclut des obligations environnementales pour les partenaires de l'aéroport.

Il sera publié en avril 2004

Mesure 21 - Mettre en place des conventions avec les partenaires situés à la périphérie de la zone aéroportuaire précisant le débit et la qualité des eaux acceptables par le réseau d'eaux pluviales de l'aéroport.

L'aéroport a présenté un dossier de régularisation au titre de la loi sur l'eau.

Ce dossier est encore dans sa phase d'instruction (enquête publique terminée, rapport du commissaire enquêteur envoyé auprès du service instructeur de la DDE). Le passage en Comité Départemental d'Hygiène est prévu le 26 février 2004 ; il devrait être suivi par l'arrêté préfectoral.

Les prescriptions définitives relatives aux rejets d'eau pluviales de l'aéroport ne sont donc pas encore connues, et par conséquent, il n'est pas pour l'instant possible de finaliser avec les partenaires les caractéristiques de leurs rejets sur l'aéroport.

Mesure 22 - Inscrire une nouvelle clause dans les contrats avec les fournisseurs et les sous-traitants (contrats de chantiers et autorisation d'activité) les obligeant notamment à :

- reprendre le matériel usagé lors d'une livraison de matériel neuf,
- mettre en place leur propre système pour la récupération des déchets générés par leurs activités.

Ces obligations sont inscrites dans les conventions. Des réunions de sensibilisation avec les partenaires sont prévues.

Mesure 25 - Réaliser un bulletin d'information périodique concernant le bruit suivant les recommandations de l'ACNUSA.

Ce bulletin sera une lettre trimestrielle aux riverains. Une maquette jointe en annexe, a été réalisée avec les informations extraites du système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions.

Le premier numéro est prévu à la fin du premier trimestre 2004. Il comprendra une rubrique « actualités ».

Ces bulletins seront disponibles sur le site Internet de l'aéroport.

Il est également prévu de mettre sous forme de bulletin et de diffuser les résultats des campagnes de mesures qui seront réalisées au moyen des stations mobiles de mesure du bruit.

Mesure 26 - Publier annuellement des informations concernant l'air, l'eau et les déchets.

Ces informations sont publiées dans le rapport d'activité annuel de l'aéroport.

Mesure 27 - Créer une rubrique « Environnement » sur le site Internet de l'aéroport.

Cette rubrique a été réalisée au 1^{er} semestre 2003. Elle a été mise sur le site en août 2003 et est complétée constamment.

Elle comprend les sous-rubriques suivantes :

- Stratégie environnementale
- Charte de l'Environnement
- Développement durable
- Monitoring
- Commissions Consultatives
- Contacts utiles

Les comptes-rendus des réunions de la Commission Consultative de l'Environnement sont consultables sur le site aéroport, et téléchargeables.

Mesure 28 - Donner la possibilité aux membres de la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) et aux riverains, d'accéder aux informations délivrées par le système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions.

Un nouveau bureau « monitoring bruit » est ouvert depuis octobre 2003. Il permet, sur rendez-vous, aux riverains d'avoir accès aux informations données par le système.

Mesure 29 - Instaurer un système de communication rapide avec les mairies, qui pourra être étendu à l'ensemble de la CCE.

Des réunions d'information et de sensibilisation ont été organisées avec les services environnement des mairies riveraines.

Elles ont permis de connaître dans les mairies les interlocuteurs des riverains, de leur donner une information sur le fonctionnement de l'aéroport, de connaître les principales questions que se posent les riverains et de mettre en place une information rapide (via Internet) en cas d'utilisation prolongée de la piste 11/29.

Mesure 30 - Réaliser un document destiné aux riverains, expliquant le système de pistes de l'aéroport ainsi que les différentes procédures d'arrivées et de départs.

Le projet de sommaire a été distribué aux participants à la réunion du Comité de Suivi Charte, le 30 septembre 2003.

Le document riverain est en cours de finalisation (titre, mise en page relecture, annexes).

Il sera diffusé dans les prochaines semaines.

Mesure 31 - Créer un guichet unique permettant de mettre à disposition du public un numéro environnement, de centraliser les plaintes et les demandes d'informations et d'établir les statistiques.

Le guichet unique a été créé en 2002 par la signature d'une convention entre l'Aviation Civile et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, et la mise en place d'un numéro de téléphone (05 56 34 67 00) destiné à recevoir les plaintes et demande d'informations des riverains.

Des améliorations ont été apportées en 2003 avec la mise en place du Système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions, avec l'arrivée d'un Chargé du Suivi du Système Monitoring à la CCIB qui prend également en charge le guichet unique et l'arrivée d'un Chargé d'Affaires Environnement à la DACSO.

Mesure 3 2- Créer un « Comité de suivi » de la Charte de l'Environnement chargé de suivre la mise en œuvre des mesures prévues.

Ce Comité a été créé le 30/09/2003.

M. LESTYNEK souligne l'importance de la publicité sur la zone aéroportuaire et en souhaite la restriction.

M. FERGEAU indique qu'une régularisation est en cours pour la ville de Mérignac.

Mme BARBÉ informe que l'aéroport a fait et fait toujours de gros efforts architecturaux pour améliorer l'ensemble de ses prestations ainsi que l'harmonie générale de ses bâtiments. l'aéroport a également besoin de recettes et les recettes publicitaires ne sont pas à négliger.

3 - Eléments d'information sur le nouveau dispositif d'aide aux riverains

M. LACOSTE rappelle le dispositif antérieur

Depuis le 1^{er} janvier 1993 les riverains des principaux aéroports métropolitains (10 actuellement : Roissy, Orly, Nice, Lyon, Marseille, Toulouse, Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Strasbourg et Nantes) peuvent prétendre à une aide financière destinée à couvrir de 80 % à 100 % les frais d'insonorisation de leur logement (cf. modalités dans le décret du 1^{er} juin 1999).

Cette aide est gérée par l'ADEME.

Le dispositif actuel est issu de la Loi de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312 du 30 décembre 2003).

- A compter du 1^{er} janvier 2005, une taxe sur les nuisances sonores aériennes modulée en fonction de l'heure de décollage et des caractéristiques acoustiques de l'appareil est instituée.
- Elle est recouvrée par les services de la direction générale de l'aviation civile au profit des exploitants d'aérodromes.
- Son produit est affecté au financement des aides aux riverains.
- En 2004, année de transition, elle est perçue par les douanes au profit des exploitants d'aérodromes qui assurent la gestion des aides aux riverains à partir du 1^{er} janvier.

Un décret en Conseil d'État en date du 14 janvier 2004 et un arrêté du 16 janvier 2004 ont respectivement modifié les coefficients de modulation de la TGAP (et, à compter du 1^{er} janvier 2005 de la TNSA – taxe sur les nuisances sonores aériennes), permettant ainsi au service des Douanes qui prélève la taxe jusqu'à la fin 2004 de le faire sur la base des critères retenus dans la réforme de l'aide aux riverains ; en revanche le décret en Conseil d'État devant permettre aux exploitants de se substituer à l'ADEME dans la gestion concrète de cette affaire est toujours à l'état de projet.

Le passage des dossiers entre l'ADEME et la CCIB se fera en 2004.
De nombreux contacts avec l'ADEME ont eu lieu fin 2003 et début 2004.
Les logiciels proposés ont été évalués par la CCIB.
La CCIB a mis en place un poste à mi-temps pour suivre les dossiers.
Le budget à consacrer à l'aide aux riverains en 2004 a été évaluée par le SBA à 500 000 €.

La CCIB a reçu une lettre de proposition de l'ADEME le 3 février, précisant :
- 12 dossiers sont en phase travaux pour un montant de 133 000 €.
- 40 demandes sont recevables pour diagnostic acoustique et travaux.

Il apparaît que sur la base des dossiers reçus en 2003 (moyenne d'aide environ 13 000 € par dossier), le budget prévu en 2004 sera juste suffisant pour solder les dossiers reçus par l'ADEME au 31 décembre 2003.

Une convention est en cours de discussion avec l'ADEME.
Le passage des dossiers entre l'ADEME et la CCIB devrait être terminé avant les vacances d'été.

M. LESTYNEK s'émeut de la modification du système parce que l'ADEME remplit sa mission de façon satisfaisante. Il craint que le résultat de cette nouvelle procédure se traduise par un retard d'une année pour les dossiers.

⇒ M. DUPUY va proposer au Préfet de faire remonter les préoccupations sur ce sujet.

M. GARANDEAU indique que l'Assemblée Nationale vient d'approuver un projet de loi sur la constitution de Communautés Aéroportuares.

Un aéroport doit être approprié par ceux qui l'entourent, les communes riveraines.

Aéroports De Paris a versé à certaines communes des subventions permettant de réaliser certains équipements.

Les Communautés Aéroportuares sont chargées de créer le lien entre aéroport et environnement.

Elles comportent deux collèges :
- les collectivités locales,
- l'aéroport et les industriels.

L'assemblée est complétée par des représentants de l'État et des associations de riverains.

Dans l'esprit de la loi, ce sont les Communautés Aéroportuares qui décident des sommes allouées à l'aide aux riverains.

L'ordre du jour étant épuisé et aucune nouvelle question n'étant posée, Monsieur DUPUY remercie les membres de la CCE et lève la séance.

P.J. - projet de Plan d'Exposition au Bruit :

page 10 du dossier de Consultation de l'ACNUSA et de la Commission Consultative de l'Environnement (avis des Communes et E.P.C.I.)

- déclaration du Syndicat de Défense des Intérêts du Quartier du Vigean
- maquette du bulletin d'information trimestriel « monitoring bruit ».