

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

**Réunion du 12 décembre 2007
à l'Aéroport de Bordeaux**

Etaient présents

M. François PENY – <i>Secrétaire Général Préfecture 33</i>	M. Jacky LOUBRIE – <i>Mairie de Saint Jean d'Ilac</i>
Mme. Françoise PIREYRE – <i>Bureau Environnement Préfecture 33</i>	M. Xavier SVAHN – <i>Mairie de Mérignac</i>
Mme. Patricia LOUIN – <i>DAC/SO DSR</i>	M. Daniel DOUGADOS – <i>Mairie d' Eysines</i>
Mme. Béatrice ARTIGLIERI – <i>DAC/SO DSR</i>	M. Fabien ANFRAY – <i>SSBA/SO</i>
M. Jean Pascal MENEK – <i>SNA/SO</i>	M. André DIEZ – <i>CGC CRNA/SO</i>
Mme. Marie-José STAES – <i>SNA/SO</i>	M. Michel BACHERÉ - <i>DIREN</i>
M. Pascal PERSONNE – <i>SADBM</i>	Mme. Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i>
M. Pascal HOUBRE – <i>SADBM</i>	M. Didier JOURDAIN – <i>SEPANSO</i>
M. Henri-Marc DUPUIS – <i>SADBM</i>	M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard</i>
M. Patrick THIEBAUGEORGES – <i>Air France</i>	M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
Mme. Fabienne MORIN – <i>Air France</i>	M. Daniel MARIE-ANNE – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Philippe GUITTET – <i>Europe AIRPOST</i>	M. Marcel SOULETTE - <i>CLCV</i>
M. Jean-René NIVOIX – <i>CRNA/SO</i>	
M. Christophe LOUSTALAN – <i>Dassault Aviation</i>	

M. PENY accueille les membres de la CCE, ouvre la séance et rappelle l'ordre du jour.

1. Modification de la composition de la CCE

Mme PIREYRE présente la modification intervenue au sein du collège des professions aéronautiques (arrêté préfectoral du 15 novembre 2007).

Suite au changement de statut de l'Exploitant de l'Aéroport, sont désormais membres M. Pascal PERSONNE (titulaire) et M. Stéphane TEULE-GAY (suppléant).

D'autres modifications sont également susceptibles d'intervenir après les prochaines élections municipales.

2. Point d'étape de la Charte du Développement Durable – Mesures 2007

L'état d'avancement des huit mesures 2007 est exposé conjointement par Mrs. HOUBRE et MENEK. (cf. présentation annexée au compte-rendu).

Questions diverses :

M. MARIE-ANNE demande si les rejets d'eaux pluviales sont conformes à la réglementation.

M. HOUBRE répond par l'affirmative. La référence en ce domaine est constituée les arrêtés préfectoraux pris au titre de la Loi sur l'Eau. Il précise que des analyses trimestrielles par échantillonnages continus sur 24 h sont également réalisées.

Par ailleurs, Mme PIREYRE ajoute que la réglementation européenne à laquelle fait allusion M. MARIE-ANNE concerne la mise aux normes des stations des agglomérations urbaines.

3. Qualité de l'air – Thème et modalités de la campagne 2008

M. HOUBRE propose pour 2008 une campagne ciblée sur l'analyse des polluants en air intérieur (aldéhydes, benzène, toluène, éthylbenzène, xylènes et dioxyde d'azote).

La qualité de l'air intérieur étant une préoccupation grandissante depuis le Grenelle de l'environnement, elle sera probablement réglementée pour certains polluants.

Cette étude permettrait également de faire une comparaison avec les résultats obtenus en 2004.

Questions diverses :

Mme MOREAU intervient sur plusieurs points.

Elle souligne que la pollution atmosphérique est un véritable problème de santé publique. Elle estime qu'il existe un décalage entre les mesures de l'indice ATMO et ce que respirent les riverains.

Elle demande ce qu'il en est du cycle LTO (Landing and Take-Off) et des mesures de particules fines.

Elle considère également qu'il y a un manque de cohérence dans la politique de développement durable dont une partie traite du développement économique de l'Aéroport.

Enfin, elle souhaite que le compte-rendu de la CCE du 27 juin 2007 soit modifié et qu'à la page 4/13 le mot « fonctionnement » soit remplacé par « financement ». Elle avait posé une question sur le financement des compagnies Low Costs.

M. DUPUIS rappelle que la pollution est un phénomène global. Il n'est pas évident d'en analyser précisément les origines.

Les efforts de renouvellement des flottes, les progrès technologiques et l'évolution de la réglementation ne pourront s'apprécier qu'à long terme.

Quant au cycle LTO, l'outil permettant de faire le calcul des émissions des avions devrait être mis à jour par la DGAC.

Les particules fines (PM10 et PM2,5 : particules dont le diamètre est inférieur respectivement à 10 et 2,5 microgramme par m³ d'air) sont régulièrement étudiées sur site. A titre d'exemple, la campagne 2006 a montré que les teneurs observées sur l'Aéroport étaient comparables, voire inférieures pour les PM 10, à celles des sites urbains.

M. PERSONNE souligne que le système de modulation des redevances est le même pour toutes les compagnies, traditionnelles ou à bas coût (Low Cost). Il ne favorise pas les Low Costs mais la création de nouvelles lignes. C'est donc un système transparent, non discriminatoire et limité dans le temps.
Il insiste sur le fait qu'à l'Aéroport de Bordeaux il n'existe aucune subvention des collectivités locales.

M. LESTYNEK fait remarquer que le taux de pénétration des Low Costs est largement plus faible en France que dans les autres pays européens.
Par ailleurs, il demande s'il est possible de connaître les résultats de la nouvelle ligne de bus n°49 ?
Enfin, il souhaite que la déviation de Beutre et Saint-Jean d'Illac puisse être accélérée.

M. HOUBRE précise que les nouveaux comptages routiers intègrent les nouvelles déviations récemment mises en service (cf. mesure 8 de la Charte).

M. PERSONNE espère que le tracé TCSP sera défini en 2008 entre Mérignac centre et l'Aéroport.

4. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

La présentation est faite par Mme ARTIGLIERI qui rappelle que le PPBE fait suite à la réalisation des cartes de bruit publiées sur le site de la Préfecture.

M. PENY attire l'attention sur le PEB et le PGS qui doivent être compris par tous comme étant des plans qui continueront à exister.

M. THIEBAUGEORGES fait remarquer concernant le PEB, que la zone D est constructible et qu'à terme cela posera des problèmes.

M. PENY répond que la règle est claire et qu'elle est appliquée.

M. PENY souhaite une CCE extraordinaire dans le courant du mois de février 2008 afin de présenter le projet de PPBE aux membres de la CCE avant consultation publique.

La culture du développement durable devant être partagée avec la population mais aussi avec les instances telles que la CCE.

M. LOUBRIE estime que les communes comme Saint-Jean d'Illac, qui ne font pas partie de la CUB, doivent se référer à trop de documents.

M. PENY reconnaît que le dispositif est complexe.

M. SVAHN demande si les données de l'Aéroport ne peuvent pas être intégrées aux autres cartes de bruit.

Mme PIREYRE répond que cela est prévu à terme mais pour les communes de la CUB uniquement.

M. MARIE-ANNE suggère qu'une cartographie globale du bruit soit faite au niveau du SCOT (Schéma de Cohérence Territorial).

M. PENY répond que cette préoccupation est bien intégrée dans les travaux du SCOT de l'agglomération bordelaise. Pour les communes hors CUB, le travail se poursuit avec le Sysdau regroupant 93 communes.

Questions diverses :

M. SVAHN demande s'il existe un numéro de téléphone permettant aux riverains d'avoir des informations sur le fonctionnement de l'Aéroport et l'environnement ?

M. DUPUIS rappelle que le 05 56 34 67 00 existe depuis 2003. Un répondeur invite l'interlocuteur à laisser ses coordonnées et son message pour que le service environnement puisse le rappeler dès que possible.

Il existe également d'autres moyens de renseignements tels que la rubrique « environnement » du site Internet de l'Aéroport.

M. SOULETTE ajoute qu'il affiche le bulletin trimestriel d'information au point info énergie de Mérignac.

M. LESTYNEK estime qu'à l'approche des travaux de réfection de la piste principale, il sera nécessaire de renforcer les moyens de communications (presse, relais par les associations etc...).

M. SOULETTE indique que les riverains se posent de plus en plus de questions sur le délestage de carburant.

M. THIBEAUGEORGES répond que c'est une procédure de sécurité qui ne se pratique quasiment plus du fait de l'évolution de la technologie, des procédures particulières d'exploitation et du prix du pétrole.

5. Modification de la procédure VOR/DME – piste 11

Mme STAES présente ce projet. Depuis janvier 2007 la procédure VOR-DME piste 11 est en vigueur. Elle consiste à rejoindre un arc DME 10 NM BMC pour enrayer l'agglomération bordelaise. Le pilote libère l'altitude de 5000 pieds lors de l'interception de l'arc et poursuit sa descente vers 2000 pieds en dernier virage pour se présenter en approche finale.

L'étude d'impact de la circulation aérienne, réalisée lors de la mise en place de la procédure VOR-DME 11, et présentée à l'ACNUSA en 2006, a montré le gain réel apporté sur le plan environnemental : 1400 personnes ne sont plus concernées par le niveau 65 dB en L_{Amax} lors du passage d'un A320 contre 18000 avec l'ancienne MVI (manœuvre à vue imposée).

Du fait du très faible taux d'utilisation de la piste 11 (moins de 1% du temps), ce n'est qu'avec un recul de presque une année qu'il a été possible d'identifier les

ajustements à apporter sur le tracé des départs nord et sur le tracé de l'approche interrompue afin de mieux répondre aux besoins des pilotes et des contrôleurs.

- Assurant une séparation de 1000 pieds entre arrivées et départs, ce réajustement consiste :
 - en un abaissement de l'altitude d'interception de l'arc 10 NM DME à 4000 pieds MAX pour les arrivées (passage BD à 4000 pieds MAX)
 - en une définition des départs nord vers Royan et Cognac, imposant un taux de montée de 8% et initialement le suivi d'une route vers l'ouest (RV 258°) jusqu'à l'acquisition de l'altitude (4000 pieds), pour ensuite guider les appareils vers la balise NB. Les vols passent à proximité de Saint Jean d'Ilac à une altitude de 8500 pieds.
- Le tracé de l'API est très proche du tracé du départ ENSAC. Sur le plan environnemental cette modification ne devrait donc pas avoir d'impact d'autant que la piste 11 n'est utilisée que 1% du temps et que l'occurrence d'une approche interrompue reste extrêmement faible.

M. LOUBRIE remarque que le projet ne devrait survoler que la zone commerciale de Saint-Jean d'Ilac.

M. DOUGADOS constate une baisse de la hauteur des arrivées en piste 11.

M. MENEK précise qu'elle se fait bien en amont (juste après le franchissement de la Garonne) afin de garantir un espacement vertical entre les arrivées et les départs.

M. LESTYNEK souhaite qu'une communication particulière soit faite auprès des populations impactées.

Après discussion, M. PENY propose de passer au vote. Le projet est approuvé par les membres de la CCE par 11 voix « Pour », 0 « Contre » et 0 « Abstention ».

6. Questions diverses

M. HOUBRE présente le programme de rénovation des infrastructures aéronautiques sur la période 2008/2011. Les travaux concerneront principalement :

- 2008 : réfection du taxiway de la piste principale, nouvelle source électrique de secours du balisage
- 2009 : réfection partielle du taxiway secondaire
- 2010 : réfection piste 05/23 tranche 1
- 2011 : réfection piste 05/23 tranche 2

M. NIVOIX demande si une partie des travaux se fera de nuit.

M. MENEK répond par l'affirmative, mais de manière très limitée.

Mme MOREAU demande où en est le projet de doublet de piste.

M. HOUBRE répond qu'à ce jour, aucune échéance n'est prévue.

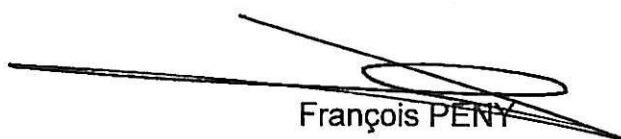
M. DOUGADOS fait remarquer que le doublet figure sur le PEB.

M. PENY précise que cette disposition, considérée comme une contrainte, est un avantage en terme de protection des populations.

Si la perspective du doublet s'éloigne, le futur PEB devra en tenir compte.

L'ordre du jour étant épuisé, M. PENY lève la séance.

Le président,



François PENY

PJ. :

- *Présentation CCE du 12 décembre 2007*

- *Présentation du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement*