

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

Réunion du 02 décembre 2008 à l'Aéroport de Bordeaux

Etaient présents

M. Bernard GONZALEZ – <i>Secrétaire Général Préfecture 33</i>	M. Jean Alain BOUYSSOU - <i>Mairie du Haillan</i>
Mme. Françoise PIREYRE – <i>Bureau Environnement Préfecture 33</i>	M. Gérard CORSAT – <i>Mairie de Bruges</i>
M. Christophe MORNON – <i>DAC/SO DSR</i>	M. Jean-Pierre LAFARGE – <i>Mairie d' Eysines</i>
M. Jean Pascal MENEZ – <i>SNA/SO</i>	M. Marcel SOULETTE - <i>CLCV</i>
M. Fabien ANFRAY – <i>SNIA</i>	M. Gérard FAUGÈRE – <i>Président de la Délégation Spéciale de Saint Jean d'Ilac</i>
Mme Marie Christine TEXIER – <i>DDE 33/DBA</i>	M. André DIEZ – <i>CGC CRNA/SO</i>
Mme Denise BENNE - <i>DDE 33/DBA</i>	M. Georges GILI – <i>CGT Mérignac</i>
M. Pascal PERSONNE – <i>SA ADBM</i>	Capitaine PAKHOMOFF – <i>BA 106</i>
M. Pascal HOUBRE – <i>SA ADBM</i>	M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard</i>
M. Henri-Marc DUPUIS – <i>SA ADBM</i>	M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Patrick THIEBAUGEORGES – <i>Air France</i>	M. Daniel MARIE-ANNE – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Christophe LOUSTALAN – <i>Dassault Aviation</i>	Mme. Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i>
M. Philippe GUITTET – <i>Europe AIRPOST</i>	
M. Jean René NIVOIX – <i>CRNA/SO</i>	
	Invité :
	M. Michel ANDRIEU – <i>Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport</i>

Excusés

Mme. Régine MARCHAND – <i>Conseil Régional d'Aquitaine</i> M. Michel BACHERE - <i>DIREN</i>
--

1. Ouverture de la séance

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

2. Synthèse des consultations du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

M. ANFRAY présente les résultats de la consultation du public et les suites données qui font l'objet d'un rapport établi par le Service National d'Ingénierie Aéroportuaire. Le rapport est remis en séance aux participants et sera à disposition du public par voie électronique. L'Aéroport de Bordeaux est le premier en France à avoir établi un PPBE.

Sur le rapport et ses conclusions:

M. ANDRIEU souligne que la mobilisation a été importante et qu'elle a fait ressortir les préoccupations des riverains. Il demande si des réunions de travail sont prévues avant la publication du rapport.

M. ANFRAY répond que 4 réunions préparatoires ont déjà eu lieu associant les membres volontaires de la CCE et que ce plan est révisable tous les cinq ans.

M. MORNON ajoute qu'au niveau des mesures proposées dans le PPBE, dont l'objectif est la prévention du bruit, le public n'a pas apporté de mesures complémentaires pouvant être intégrées au projet. De ce fait, le Plan est validé en tant que tel, mais il doit être complété par un calendrier et un engagement formel des acteurs pour la mise en oeuvre des mesures.

M. MARIE ANNE trouve la lecture du rapport très intéressante mais estime qu'il manque des explications sur les cartes de bruit.

M. ANFRAY répond que les résultats de la cartographie du bruit approuvée le 30 juin 2007 sont précisés en annexe 2 du plan et que le rapport rappelle l'articulation entre ces différents documents.

Sur la diffusion du rapport :

Mme PIREYRE rappelle qu'il ne s'agit pas d'une enquête publique mais d'une consultation du public et propose que la diffusion soit faite sur les sites de la Préfecture, de la DAC/SO ainsi que dans les communes concernées (y compris Pessac), même si la réglementation ne le prévoit pas.

Sur la construction de l'aérogare LC:

M. GILI demande si une étude d'impact a été réalisée.

M. ANFRAY répond qu'une étude d'impact sur l'environnement sera réalisée par la SA ADBM conformément à la réglementation en vigueur.

Mme MOREAU fait remarquer que pendant les travaux d'élaboration du PPBE, le projet de construction de l'aérogare low cost n'était pas encore d'actualité et exprime sa désapprobation quand aux modalités de décision de cette infrastructure. Elle ajoute que, dans ces conditions, elle ne peut pas approuver le PPBE. Elle demande que soit rappelé le rôle du Conseil de Surveillance.

M. PERSONNE répond que la société aéroportuaire est une société anonyme à Conseil de Surveillance et Directoire dont le capital est réparti entre l'État (60%), la CCIB (25%) et les collectivités territoriales (15%) représentées par : la CUB, la Mairie de Bordeaux, la Mairie de Mérignac, le Conseil Régional et le Conseil Général.

Le Conseil de Surveillance définit notamment les orientations stratégiques et investissements majeurs. Le Directoire répond devant le Conseil de Surveillance de la mise en oeuvre des orientations définies par ce dernier.

Sur la pétition de la commune de Pessac :

M. LESTYNEK pense que la pétition de Pessac n'aurait pas existée s'il n'y avait pas eu de coïncidence entre les travaux effectués sur les taxiways de la piste principale (ayant engendré une utilisation importante de la piste secondaire) et la période de consultation du

PPBE. Il ajoute que cela démontre les très fortes nuisances engendrées par l'utilisation de la piste secondaire compte tenu du grand nombre de personnes impactées.

Sur la problématique du PEB :

M. LESTYNEK souligne que le législateur devrait différencier les aéroports parisiens des autres plates-formes concernant les possibilités d'urbanisation en interdisant la construction de logement dans les zones C et D des PEB.

Sur l'accessibilité de l'aéroport :

M. LESTYNEK rappelle que l'accessibilité représente un point fondamental contribuant au développement de l'aéroport. Il renouvelle ses propositions en matière de liaison ferrée à réaliser entre l'aéroport et la voie de desserte d'Arcachon et de l'Espagne au niveau de la gare de l'Alouette, et d'assurer au niveau de cette même gare l'interconnexion des lignes A et B du tramway. La réflexion en cours du SRIT Aquitaine est une opportunité qui doit être saisie immédiatement.

M. MORNON répond que le PPBE ne traite que de la problématique du bruit des aéronefs mais pas d'accessibilité.

3. État d'avancement de la Charte du Développement Durable – Mesures 2008

La présentation est faite par M. HOUBRE excepté pour les mesures 36 (l'observatoire des permis de construire en zone de bruit, cf. pièces jointes) et 28 (restreindre les avions les plus bruyants) qui sont présentées par M. MORNON.

Mesure 2 :

M. HOUBRE précise que le PLIE (Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi) de Mérignac est une association qui assure une mission d'insertion sociale, économique et professionnelle des demandeurs d'emploi de 7 communes, Mérignac, Le Haillan, St Médard en Jalles, Le Taillan Médoc, Blanquefort, Bruges et le Bouscat.

L'aéroport est partenaire du PLIE et utilise sa Plate Forme Emploi qui a pour vocation :

- De collecter les demandes d'emploi des entreprises,
- De diffuser les offres auprès de l'ANPE, des missions locales, des services emplois des communes et autres organismes, à la fois pour les 7 communes faisant partie de l'association, mais aussi aux autres communes telles Eysines, St Jean d'Illac, Martignas, Pessac.
- D'assurer un premier traitement des candidatures avant envoi auprès des employeurs,
- De réaliser le suivi des personnes dans les entreprises.

Le PLIE TECHNOWEST a été missionné par l'aéroport pour présenter sa plate-forme emploi auprès de la centaine d'entreprises présentes sur le site.

Le capitaine PAKHOMOFF suggère d'incorporer la BA 106 dans la liste des entreprises.

M. HOUBRE propose de vérifier si cela n'est pas déjà fait.

M. MARIE ANNE indique qu'il existe d'autres PLIE et qu'il serait intéressant qu'ils fonctionnent en réseau.

M. CORSAT répond qu'il existe bien une interconnexion entre les PLIE.

M. HOUBRE ajoute qu'il va sensibiliser prochainement le PLIE de Mérignac sur cette problématique de diffusion des offres et de travail en réseau.

Mesure 7 :

M. LESTYNEK trouve que la mise en place d'un PDE (Plan de Déplacement des Entreprises) est une bonne chose.

Il insiste sur la problématique du tramway qui devrait desservir en priorité des zones d'activités et non pas des zones résidentielles.

Mme. MOREAU remarque qu'il existe des sites de co-voiturages, dont celui d'ADP.

Mesure 21 :

M. DUPUIS expose les modifications apportées au futur bulletin trimestriel d'information et prend note des remarques suivantes :

- continuer d'exprimer les mesures de bruit en LaMax (niveau maximum)
- mentionner les définitions de cet indicateur et de l'unité de mesure.
- conserver un graphique « événements bruit avion » à deux dimensions pour une meilleure précision.

Mesure 36

M. MORNON demande aux membres de la CCE de s'exprimer sur le nombre et le type d'indicateurs qui feront partie du rapport annuel de l'observatoire afin de préciser le contenu de la commande qu'il va passer à la DDE.

Le capitaine PAKHOMOFF suggère d'indiquer le nombre total de PC demandés pour chaque zone.

M. MARIE-ANNE propose de distinguer le nombre de demande de PC concernant les logements des autres demandes tels que garage, abris Il souhaite retrouver les courbes du PLU sur le SIG* utilisé pour la cartographie.

**SIG : système d'information géographique.*

M. LESTYNEK s'exprime à nouveau sur la nécessité d'interdire les constructions de logements en zone C et D du PEB.

M. SOULETTE estime que la société est remplie de contradictions : on se plaint du bruit mais on continue de construire dans des zones de bruit. Les maires doivent absolument en tenir compte avant d'en arriver à des problèmes inextricables.

M. ANDRIEU remarque que des constructions sont aujourd'hui accordées dans des zones qui seront exposées au bruit dans le cas de la réalisation d'un doublet de piste. Situation qui sera source de conflits.

M. ANFRAY souligne que le projet de doublet de pistes parallèles a été pris en compte dans la simulation long terme du plan d'exposition au bruit qui limite donc les possibilités d'urbanisation dans les zones qui seront concernées et permet ainsi d'informer les nouveaux habitants sur les possibles nuisances futures.

Sur la mesure 43 :

M. MARIE ANNE demande si l'aéroport installe des sources lumineuses économes de type fluo compactes, voire des éclairages à base de diodes électroluminescentes (LED).

M HOUBRE répond que la quasi-totalité des sources lumineuses de l'aéroport en éclairage intérieur sont de type fluorescent (tubes traditionnels ou sources fluo compactes). Il ajoute par ailleurs qu'à l'occasion des travaux de réfection des infrastructures aéronautiques, les éclairages du balisage axial et des bords du taxiway sont réalisés par des appareils à LED qui consomment trois fois moins d'énergie que les précédentes sources (incandescence ou halogène).

Sur la mesure 28 :

M.ANDRIEU demande si un suivi des avions de chapitre III les plus bruyants (dit faux chapitre III) est réalisé à l'aéroport.

M. MORNON répond qu'il sera mis en place en 2009. Il ajoute qu'un seul avion chapitre II a été autorisé en 2008 ; un IL76 affrété par MSF pour une action humanitaire d'urgence (séisme en Chine).

4. Point d'étape sur les départs Nord PRNAV piste 23 et piste 29

La présentation est faite par M. MENEK.

Il précise que les trajectoires conventionnelles existantes seront mises en adéquation avec les nouvelles procédures dites PRNAV envisagées.

L'intérêt des procédures PRNAV (basées sur des informations satellitaires) est de réduire de manière très significative la dispersion des trajectoires par rapport aux trajectoires conventionnelles et de pouvoir choisir des routes extérieures aux routes radiobalisées par des moyens au sol.

Les départs proposés permettent :

- en piste 29 de définir une trajectoire plus à l'ouest bien à l'écart des communes de St Médard et du Taillan-Médoc,
- en piste 23, en reculant le point de virage de 900m vers le sud-ouest, de s'écarter davantage du centre de St Jean d'Ilac.

S'agissant de ces départs 23, le SNA/SO proposera lors de la prochaine commission le choix entre 2 scénarii de trajectoires après le virage ainsi repositionné.

Les projets de procédures ainsi définis feront l'objet d'une étude d'impact environnementale qui sera présentée pour avis à la prochaine réunion de la CCE avant que ces projets soient soumis à l'ACNUSA.

Questions diverses :

M. ANDRIEU revient sur la réunion tenue la semaine précédente avec l'ACNUSA au cours de laquelle il a exprimé sa vision concernant les décollages en piste 05. Il demande par ailleurs s'il est possible de relever la pente de l'ILS 23.

M. MORNON lui répond qu'une étude des vents sera réalisée en 2009 par METEO FRANCE afin de disposer d'éléments indiscutables en vue d'analyser la cohérence entre l'aérodynamique et l'utilisation des pistes.

M. NIVOIX insiste sur le fait que les trajectoires et la manière de les utiliser sont indiquées dans les publications aéronautiques (AIP) et transcrites dans un MANEX disponible en salle de contrôle définissant toutes les procédures à respecter par les contrôleurs.

M. MENEK rajoute qu'il existe des règles d'exploitation définies avec les usagers (compagnies aériennes entre autres). A titre d'exemple, la composante de vent arrière limitée à 5 nœuds fait suite à une concertation avec les pilotes dans le cadre du Comité de Promotion de la Sécurité afin de limiter au maximum les risques d'approches non stabilisées. Quand au relèvement de la pente d'approche de l'ILS 23, c'est techniquement impossible puisqu'il est de catégorie III. Augmenter sa pente reviendrait à le passer dans une catégorie de précision inférieure.

M. BOUYSSOU demande pourquoi toutes les conditions d'utilisation des pistes ne sont pas « actées ».

M. MENEZ lui répond qu'elles sont d'une part « actées » dans les publications aéronautiques et que d'autre part elles sont publiques puisque disponibles sur le site de la DGAC.

5. Point sur les travaux de réfection des infrastructures

La présentation est faite par M. HOUBRE (cf. pièce jointe au compte-rendu).

M. HOUBRE rappelle la consistance des travaux et leur déroulement en phases successives.

- L'intégralité des travaux prévus n'a pas pu être réalisée en raison du nombre de jours d'intempéries constatés, soit 19 jours. De ce fait, 3 phases de travaux seront reportées en 2009.

La programmation des travaux 2009 n'est pas encore arrêtée en raison de la complexité de la coordination du programme 2009 (taxiway Sierra), des travaux reportés de 2008 et de la fin de l'installation du remplacement de l'ILS. 23.

M. MENEZ ajoute qu'en 2009, le remplacement de l'ILS. 23 exigera l'utilisation de la procédure ILS 29 ou de la procédure d'approche VOR DME 23 sur une période de 8 semaines entre la mi-avril et la mi-juin.

6. Questions diverses

Sommet Européen de l'Aviation tenu à Bordeaux

Compte tenu de l'heure tardive, M. GONZALEZ propose que cette présentation soit reportée à la prochaine CCE.

M. ANDRIEU rappelle l'invitation faite à M. le Secrétaire Général de la Préfecture de faire une visite de terrain au Haillan.

M. GONZALEZ répond qu'il n'est pas opposé à cette proposition en rappelant toutefois qu'il n'effectue les visites sur place que sur invitation du maire de la commune.

7. Agenda

M. GONZALEZ propose que la prochaine CCE soit organisée courant Mars 2009.

La date de la prochaine CCAR est arrêtée au 22 janvier 2009.

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

Le président,


Bernard GONZALEZ

Pièces jointes :

- Présentation CCE décembre 2008 - Etat d'avancement des mesures de la Charte – Mesures 2008
- Observatoire des permis de construire en zone de bruit
- Présentation projets départs nord PRNAV piste 23 et 29.
- Présentation des travaux de réfection des infrastructures