

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

Réunion du 1^{er} avril 2009 à l'Aéroport de Bordeaux

Étaient présents

M. Bernard GONZALEZ – <i>Secrétaire Général</i> Préfecture 33	Mme Christine MOEBS – <i>Mairie de Saint-Médard</i>
Mme. Françoise PIREYRE – <i>Bureau</i> <i>Environnement Préfecture 33</i>	M. Jean Alain BOUYSSOU – <i>Mairie du Haillan</i>
Mme Alice-Anne MÉDARD – <i>DSAC/SO</i>	M. Gérard CORSAT – <i>Mairie de Bruges</i>
M. Bruno VERSCHAEVE – <i>DSAC/SO</i>	M. Daniel DOUGADOS – <i>Mairie d'Eysines</i>
M. Philippe BATAILLÉ – <i>DSAC/SO</i>	M. Jean-Pierre AUBRY – <i>Mairie de Saint Jean d'Ilac</i>
M. Jean Pascal MENEZ – <i>SNA/SO</i>	M. Marcel SOULETTE – <i>CLCV</i>
Mme Marie-José STAES – <i>SNA/SO</i>	M. André DIEZ – <i>CGC CRNA/SO</i>
M. Fabien ANFRAY – <i>SNIA</i>	M. Georges GILI – <i>CGT Mérignac</i>
Mme Marie-Christine TEXIER – <i>DDE 33/DBA</i>	M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard</i>
M. Christian BERASTEGUI – <i>DDE 33/DBA</i>	M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des</i> <i>syndicats de quartiers de Pessac</i>
M. Pascal PERSONNE – <i>SA ADBM</i>	Mme. Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i>
M. Pascal HOUBRE – <i>SA ADBM</i>	
M. Henri-Marc DUPUIS – <i>SA ADBM</i>	Invité :
M. Jean-Marc HELLEC – <i>Sabena Technics</i>	M. Michel ANDRIEU – <i>Association haillanaise</i> <i>de défense contre les nuisances de l'aéroport</i>
M. Patrick THIEBAUGEORGES – <i>Air France</i>	
Mlle DARROMAN – <i>Air France</i>	
M. Laurent VERRY – <i>BA 106</i>	
M. Yannick TISSOT-DUPONT – <i>BA 106</i>	

Excusés

M. Michel BACHERÉ – <i>DIREN</i> M. Claude BAUDRY – <i>Mairie de Mérignac</i>
--

1. Ouverture de la séance

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

2. Étude des départs P-RNAV piste 23 et piste 29

L'étude est présentée par Mme STAES (*cf. document joint*)

Sont abordés successivement les départs en piste 29 et en piste 23.

Pour chaque piste, les points suivants sont exposés :

- Départ conventionnels (guidage par des moyens au sol)
- Départs PRNAV (guidage par satellite)
- Dispersion des trajectoires en configuration actuelle et en configuration future
- Impact sonore des nouvelles trajectoires sur la base d'un A320 avec courbe enveloppe du bruit exprimée en niveau maximum (Lamax) 65 dB.

- Bilan des populations impactées par les nuisances sonores en situation actuelle et en situation future.

Mme STAES précise que l'étude menée en piste 23, consistant pour les départs conventionnels vers le nord à reculer le virage de 0,5 nautiques et pour les départs PRNAV à rejoindre une balise particulière, risque de ne pas apporter de gain significatif.

La problématique consiste à contourner Saint-Jean d'Illac bourg tout en évitant le Las.

Deux mesures sont proposées, dans le cadre des procédures actuelles :

- Analyse des traces radar des Airbus (virage plus serré) et des Boeing (virage plus large)
- Test sur simulateur avec les airbus d' Air France de trajectoires pilotées par satellite en intégrant dans le Flight Management System (FMS) des points de passage, à titre expérimental et cela à compter du 8 avril.

L'étude menée en piste 29 est, quant à elle, aboutie. Elle consiste pour les départs conventionnels en une altération de cap de 10° pour éviter Martignas. Procédure, doublée de départs PRNAV avec rejointe d'une balise au nord-ouest de Saint-Médard.

L'amélioration escomptée en terme de réduction des populations survolées et de dispersion des trajectoires est significative.

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet concernant les départs en piste 29 vers le nord, M GONZALEZ demande l'avis des membres de la CCE.

Les membres présents approuvent à l'unanimité ce projet.

M. MENEZ indique qu'une fois approuvé par la CCE, le projet de modification des procédures est soumis à l'ACNUSA avec l'espoir d'une validation avant la fin de l'année. Les publications dans le SIA pourraient intervenir en fin d'année, pour une mise en service opérationnelle dans le courant du 1^{er} trimestre 2010.

Échanges sur les départs en piste 29

Mrs ANDRIEU et DOUGADOS demandent à ce que la piste 29 soit plus utilisée que la piste 05 au décollage vu les améliorations attendues.

M. MENEZ répond que la piste préférentielle reste la piste principale 05/23, plus performante (en terme d'équipements, de longueur...), mieux orientée (conditions météo) et moins nuisante. Lorsque une piste est en service, elle l'est à la fois pour les décollages et pour les atterrissages. Il n'est pas possible d'utiliser simultanément un système de pistes croisées.

Il précise par ailleurs, que le contrôle ne peut pas refuser un décollage en piste 05 à un commandant de bord lorsque celui-ci invoque une raison opérationnelle justifiée.

Mrs. ANDRIEU et BOUYSSOU ont constatés ponctuellement des décollages en piste 05 suivis d'atterrissages en piste 23.

M. MENEZ répond qu'il est arrivé que certains contrôleurs, à la demande de pilotes, aient accepté dans de rares cas des décollages en piste 05.

Cependant, aujourd'hui l'encadrement et les personnels du contrôle aérien sont sensibilisés et font la « guerre » à ce genre de pratique. Il s'agit d'un travail quotidien de sensibilisation.

Mme MEDARD ajoute qu'il y a bien une volonté permanente d'améliorer la situation. En cas d'anomalie, une enquête précise est effectuée sur les mouvements concernés. De plus, le Service de Navigation Aérienne forme les nouveaux contrôleurs à cette problématique environnementale.

Échanges sur les départs en piste 23 :

M. AUBRY est déçu des résultats de cette étude qui n'apporte pas d'amélioration sensible pour sa commune.

Il rappelle les propositions déjà faites en matière d'altération de cap et de décalage du point de virage au-delà de 4 nautiques pour passer le plus haut possible au dessus du Las, voire éviter de le survoler.

M. MENEK indique qu'un point de virage décalé à 4 nautiques n'est pas souhaitable car implique les problèmes suivants :

- réduction de la capacité d'écoulement du trafic liée à une trop longue occupation de l'axe de piste, notamment lors de plages de trafic chargé avec des appareils n'ayant pas la même vitesse au décollage.
- le rallongement de la trajectoire se traduit également par des émissions supplémentaires de CO².

Il ajoute qu'il est préférable de trouver un compromis entre capacité, sécurité et environnement.

Il renouvelle sa proposition de publier des procédures PRNAV en départ 23 en conservant les procédures actuelles et de faire une analyse des trajectoires résultantes afin de vérifier si il y a une amélioration significative.

3. Sommet Européen de l'Aviation à Bordeaux

La présentation est assurée par M. MENEK (Cf. document joint)

Échanges :

Mme MOREAU indique que la SEPANSO a été invitée à ce sommet. Les initiatives sont à souligner (notamment les efforts des constructeurs), mais elle regrette le retard pris par la France en la matière.

M. ANDRIEU fait part d'une intervention du directeur de la DGAC la veille du sommet où il était question des descentes lisses. Il demande si ces études concernent l'aéroport de Bordeaux.

M. MENEK indique que des études ont été menées à Orly et Marseille. A Bordeaux, une étude sur les descentes continues devrait être conduite cette année sur les pistes 23 et 29 uniquement pour les arrivées en provenance de Paris afin d'éviter tout conflit avec d'autres trajectoires à l'arrivée ou au départ.

Les impacts en matière de nuisance sonore seront faibles. Par contre, les effets sur les consommations de carburant et les émissions de CO₂ seront plus significatifs, en raison du régime moteur adapté qui intervient très en amont.

M. DOUGADOS demande quel sera le gain pour la commune d'Eysines.

M. ANDRIEU demande si la trajectoire en partie finale sera modifiée.

M. MENEK répond que sur les 20 derniers kilomètres, il n'y aura pas de gain puisque l'appareil sera sur la pente de l'ILS, comme cela se pratique déjà.

M. DOUGADOS souhaite que le sujet de l'aviation de nuit soit abordé au niveau européen.

4. Le point sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et l'arrêté d'exploitation

La présentation est assurée par M. BATAILLÉ.

Le PPBE a été annexé au PEB par arrêté préfectoral du 17 mars 2009.

L'arrêté d'exploitation du 06 mars 2009 portant application de procédures moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux Mérignac est entré en vigueur le 29 mars 2009.

M. BATAILLÉ rappelle, par ailleurs, qu'une étude est en cours sur l'utilisation de la piste 05/23 en fonction du vent.

Cette étude est basée sur des données horaires fournies par Météo France entre 1998 et 2008 et sur les critères du choix de la piste en service définis par le SNA/SO.

Échanges :

M. ANDRIEU demande quels sont les signataires du PPBE.

M. BATAILLÉ indique que ce document, qui comporte 15 mesures, a été signé par la DSAC/SO, le SNA/SO, SADB, AIR France et AIR ASSISTANCES.

5. Observatoire des permis de construire

La présentation est assurée par M. BERASTEGUI (*cf. document joint*)

Dix indicateurs permettent de suivre les évolutions en fonction des zones du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du type de construction.

Échanges :

M. LESTYNEK s'interroge sur la diminution des refus de permis en 2008.

M. BERASTEGUI indique qu'il y a eu moins de demandes, ce qui peut expliquer en partie la diminution des refus.

M. DOUGADOS rappelle la problématique que pose la zone C du PEB sur sa commune : les propriétaires de grandes parcelles (de l'ordre de 4 à 5 ha) sont dans l'impossibilité de morceler leur propriété pour y construire plusieurs logements. Il considère que la loi SRU est sujette à interprétation.

Un courrier a été envoyé au préfet sur le sujet.

M. BERASTEGUI remarque que la réflexion doit être menée au niveau national pour une réponse homogène.

Par ailleurs, M. DOUGADOS précise que sur la commune d'Eysines, la densité d'occupation des logements est en baisse (de 3,2 personnes à 2,4 personnes).

6. Les travaux d'infrastructures prévus en 2009

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

Échanges :

M. ANDRIEU demande s'il est possible de décaler l'axe de l'ILS comme c'est le cas pour le VOR/DME

M. MENEZ rappelle que l'ILS est un instrument de précision qui doit absolument être dans l'axe de la piste. Il n'est donc pas possible de le décaler.

Le VOR/DME n'est utilisé que lorsque l'ILS n'est pas opérationnel. C'est une procédure exceptionnelle et moins performante.

7. État d'avancement du terminal C

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

Échanges :

Mme MOREAU fait part de pratiques d'entente entre certains aérodromes et les compagnies low costs relevées par les cours des comptes régionales.

Mme MÉDARD précise que ces pratiques ne concernent pas Bordeaux.

M. PERSONNE ajoute que l'aéroport se conforme au dispositif européen (lignes directrices adoptées en 2005).

M. DOUGADOS s'interroge sur la sécurité des compagnies low costs.

Mme MEDARD souligne que les flottes des compagnies low costs sont des plus récentes afin de maîtriser leur coût d'exploitation, qu'elles sont maintenues et inspectées à l'identique des compagnies traditionnelles et que la DGAC ne transige pas sur la sécurité qui est au cœur même des missions.

M. ANDRIEU rappelle la position de son association qui s'oppose à l'augmentation du trafic de nuit et au hub (plateforme de correspondance) si cette aérogare devenait un hub.

En s'appuyant sur un article paru dans le journal Sud Ouest, il interroge la direction de l'aéroport sur les points suivants :

- Date escomptée d'obtention du permis de construire
- Précisions sur l'étude économique et les emplois créés
- Utilisation comme hub pour compagnies low cost qui générerait un trafic important, voire un accroissement des vols de nuit, ce qui serait insupportable.

M. PERSONNE escompte une obtention du Permis de Construire début avril et détaille la démarche qui a conduit l'ADBM à décider de la construction du terminal dit à services simplifiés.

Elle s'inscrit tout d'abord dans le plan d'affaires qui a été élaboré à l'occasion de la création de la société aéroportuaire en avril 2007.

Pour la période 2015/2016, la LGV mettra PARIS à un peu plus de 2 heures de Bordeaux. Cela va se traduire par une perte de l'ordre de 80% des passagers de la Navette assurée par Air France soit de l'ordre de 800 000 passagers, chiffre non contesté et conforté par les experts de la DGAC.

L'aéroport en tant que centre majeur d'échanges et créateur de richesse économique, se devait d'apporter une réponse à cette baisse de trafic. Actuellement, les compagnies low costs assurent le développement d'un trafic point à point intra européen, les compagnies traditionnelles ne progressant que très peu. Depuis 3 ans, c'est un constat qui se vérifie sur d'autres plates-formes.

La création d'une installation dédiée résulte de la nécessité d'appliquer une redevance différenciée en adéquation avec les services simplifiés et les investissements réalisés. L'objectif est d'offrir un terminal à un prix déterminé de l'ordre de 5,5 millions d'euros (y compris coûts de sûreté), à un haut niveau d'efficacité en matière de fonctionnement et permettant la justification de la redevance différenciée.

L'utilisation d'un autre bâtiment déjà existant n'aurait pas permis de justifier, sans contestation possible, cette redevance.

En matière d'emploi, les chiffres cités dans l'article sont le résultat d'études très fines et comptabilisent à la fois les emplois directs, les emplois indirects liés aux dépenses des passagers (hôtellerie, loueurs...), et les emplois induits. A l'horizon 2015/2016, qui constitue la « maturité » du terminal, le cumul des emplois pourrait être de l'ordre de 1800. L'utilisation du nouveau terminal en tant que terminal de transit est exclue, on voit que pour la Porte Ibérique réalisée pour cela, le trafic n'est pas celui escompté et que cela est difficile à mettre en œuvre pour les compagnies régulières.

Enfin, les compagnies low cost n'envisagent pas de développer le trafic de nuit.

M. LESTYNEK fait remarquer que les low costs proposent un service différent qui répond à une demande.

8. Renouvellement de l'autorisation du rejet des eaux pluviales d'un bassin versant de l'aéroport

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

Échanges :

Mme MOREAU demande dans quelles conditions a été réalisée la construction du parc P4 en relation avec cette problématique loi sur l'eau.

M. HOUBRE répond que pour la construction de ce parc, les prescriptions de l'ancien arrêté ont été respectées et que le bilan des surfaces imperméabilisées est compatible avec les coefficients d'imperméabilisation définis dans le dossier d'autorisation initial.

9. Les Ailes de Pégase

La présentation est assurée par M. BATAILLÉ.

Échanges :

M. LESTYNEK estime que la filière aéronautique et spatiale bordelaise, véritable pôle d'attraction, ne dispose d'aucune vitrine digne de ce nom, avec en particulier l'accessibilité du public à un simulateur. Les Ailes de Pégase constituent les prémices de ce qui pourrait être fait en matière de simulateur.

M. DOUGADOS souligne qu'il n'est pas opposé à tout ce qui peut contribuer au développement économique de l'aéroport dans la mesure où l'activité n'engendre pas des nuisances supplémentaires sur sa commune.

M. ANDRIEU souhaite, sans être opposé à cette association, que son installation se fasse ailleurs que sur la plate-forme de Bordeaux, à Cazaux par exemple, étant donné qu'il s'agit d'un appareil de type militaire.

M. BATAILLÉ indique que l'avion a déjà volé et qu'il a un certificat de navigabilité. C'est dans le cadre de son Autorisation d'Activité que pourront être établies des règles de bonne

conduite environnementale assurant une intégration aussi discrète que possible de cet aéronef dans le contexte bordelais.

10. Plan de Déplacement des Entreprises

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

Échanges :

M. PERSONNE insiste sur l'importance de l'enjeu d'une desserte de l'aéroport de Bordeaux par un TCSP, à la fois pour l'ADBM mais aussi pour tous les partenaires et les entreprises basées sur le site.

Il rajoute à la problématique desserte, la réalisation dans des délais raisonnables de cette infrastructure qui n'est actuellement pas financée et qui pourrait voir le jour au mieux en 2012.

M. LESTYNEK ajoute qu'il faut saisir une chance historique de relier la ligne A à la ligne B du tramway de façon à ce que la gare de Pessac Alouette soit un point central.

Si l'emploi est bien une priorité, il faut donc desservir la zone aéroportuaire. L'enjeu étant primordial, il demande une forte implication de l'État.

11. Agenda

M. GONZALEZ propose que la prochaine CCE soit organisée en juin, date à définir.

Mme PIREYRE informe que la Préfecture va procéder au renouvellement des membres du collège des associations et des professions aéronautiques pour la prochaine CCE.

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

Le président,

Bernard GONZALEZ



Pièces jointes :

- Départs nord PRNAV et conventionnels en piste 29 et 23
- Sommet Européen de l'Aviation de Bordeaux, 17 au 19 novembre 2008
- Observatoire des permis de construire