

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT DE BORDEAUX MÉRIGNAC**

Réunion du 09 décembre 2009 à l'Aéroport de Bordeaux

Étaient présents

M. Christian VERGES – <i>Préfecture 33</i> Mme. Françoise PIREYRE – <i>Préfecture 33</i> Mme Alice-Anne MÉDARD – <i>DSAC/SO</i> M. Philippe BATAILLÉ – <i>DSAC/SO</i> M. Jean Pascal MENEZ – <i>SNA/SO</i> Mme Marie-José STAES – <i>SNA/SO</i> M. Olivier JOUANS – <i>SNA/SO</i> M. Serge SAINT-JEAN - <i>DDE 33/DBA</i> M. Pascal PERSONNE – <i>SA ADBM</i> M. Pascal HOUBRE – <i>SA ADBM</i> M. Henri-Marc DUPUIS – <i>SA ADBM</i> M. Dominique LE CAM – <i>BA 106</i> M. Yannick TISSOT-DUPONT – <i>BA 106</i> M. Jean-René NIVOIX – <i>CRNA/SO</i> M. Xavier HULIN - <i>CGT</i> Mme Dominique DUMONT – <i>Mairie de Pessac</i> M. Claude BAUDRY – <i>Mairie de Mérignac</i> M. Gérard CHAUSSET – <i>Mairie de Mérignac</i> M. Jacques FERGEAU – <i>Mairie de Saint-Jean d'Ilac</i> Mme Christine MOEBS – <i>Mairie de Saint-Médard</i>	M. Jean Alain BOUYSSOU - <i>Mairie du Haillan</i> M. Gérard CORSAT – <i>Mairie de Bruges</i> M. Daniel DOUGADOS – <i>Mairie d' Eysines</i> M. Jean-Pierre AUBRY – <i>Mairie de Saint Jean d'Ilac</i> M. Marcel SOULETTE - <i>CLCV</i> M. Michel CLEMENT – <i>ACNS St Médard</i> M. Dominique LESTYNEK – <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i> M. Daniel MARIE-ANNE - <i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</i> Mme. Dorothea MOREAU – <i>SEPANSO</i> M. Michel LUBAT – <i>Association eysinaise de défense de l'environnement</i> M. Michel ANDRIEU – <i>Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport</i> M. Michel GENTIL – <i>Martignas Environnement</i> M. Christian MALLARD – <i>Martignas Environnement</i>
--	--

Excusés

M. Jean-Michel COUDESFEYTES – <i>DIREN</i> Mme Régine MARCHAND – <i>Conseil Régional</i>

1. Ouverture de la séance

M. VERGES accueille les membres de la CCE et ouvre la séance. Avant d'aborder l'ordre du jour, il précise qu'un point sera fait le dossier de demande de rejet des eaux pluviales du bassin versant n°3.

En préambule et suite à la réunion du Conseil de Surveillance d'ADBM (CdS) tenue le 08 décembre 2009, M. PERSONNE précise que les mesures nécessaires seront prises concernant le bassin versant n°3 et que le CdS est très attentif au bilan de la Charte.

Mme MEDARD confirme que la politique de Développement Durable est au cœur des préoccupations du CdS et de la DGAC. Elle doit faire partie intégrante de la stratégie générale de développement de l'aéroport.

Le Grenelle de l'environnement a montré que les discussions avec les associations font avancer les choses.

M. BAUDRY lit une déclaration faite par le Maire de Mérignac en CdS. Un groupe de travail va être créé au sein de la mairie pour suivre ces questions de Développement Durable.

2. Bilan de la Charte du Développement Durable 2007/2009

Présentation faite par M. HOUBRE

Sur 43 mesures :

- 34 ont été réalisées ;
- 6 sont en cours ;

- 1 n'a pas été réalisée. Il s'agit de la mesure 35 « Poursuivre les contrôles de conformité des permis de construire de logements à l'intérieur du PEB et étudier au niveau national l'interprétation que l'on peut faire de la réglementation concernant les restrictions de l'urbanisation en zone C du PEB ».

Concernant cette mesure, une réunion de mise au point avec la division des bases aériennes est prévue très prochainement.

M. DOUGADOS rappelle qu'il est attendu d'une réponse de la Préfecture concernant la problématique des permis de construire en zone C.

Échanges sur l'urbanisation

M. SAINT-JEAN indique que l'Observatoire des permis de construire fonctionne bien. Son objectif est d'examiner le rythme des constructions de logements à l'intérieur des zones du PEB.

Échanges sur les sanctions en cas de non respect des procédures

M. ANDRIEU demande des précisions sur le fonctionnement de l'arrêté.

M. BATAILLÉ se propose d'élaborer un document et informe qu'il vient juste d'être assermenté pour établir des procès verbaux de constat de manquement.

Échanges sur les trajectoires

M. ANDRIEU considère que le bilan de la Charte occulte la problématique de l'augmentation des décollages en piste 05 exposant les riverains aux nuisances sonores, au danger et à la pollution atmosphérique. Sur ce dernier point, il rappelle que l'ACNUSA va prochainement être compétente en la matière.

M. BOUYSSOU demande que les décollages en piste 05 reviennent à leur niveau d'il y a 10 ans.

Il regrette par ailleurs que la fermeture temporaire de la piste 29 n'ait pas fait l'objet d'une information individualisée.

M. DUPUIS indique que le bulletin du 3^{ème} trimestre, distribué à tous les membres de la CCE et disponible sur Internet, et fournit cette information dans les brèves.

Échanges sur l'accessibilité et le trafic

M. CHAUSSET estime que dans le cadre des études TCSP (Transports en Commun en Site Propre), les prévisions de trafic aérien ne nécessitent pas la mise en place d'un tramway entre Mérignac et l'aéroport mais qu'il est possible d'envisager un TCSP de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Il rappelle que la liane n°1 (fusion des lignes de bus existantes 49 et 50) mise en place par Kéolis le 22.02.2010 reliera l'aéroport au centre de Bordeaux toutes les 10 minutes.

M. PERSONNE insiste sur la pertinence du TCSP entre les 4 Chemins et l'aéroport et de manière plus générale sur la nécessité de relier l'aéroport au réseau ferré. La région ayant inscrit ce point dans le SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports).

Concernant le trafic :

- L'aéroport a subi une baisse de 7% de son trafic passager cette année (à fin novembre) ;
- La LVG (Ligne à Grande Vitesse) prévue en 2016/2017 entraînera une perte estimée à 800 000 passagers.

L'aéroport a donc décidé d'être proactif en développant un réseau de lignes point à point intra européen réalisé aujourd'hui par les low costs, avec une perspective de croissance maîtrisée. L'outil est le nouveau terminal BILLI à service simplifié.

M. PERSONNE rappelle que l'Espagne a une politique proactive dans ce domaine.

Pour les vols commerciaux, il convient de noter qu'il y a eu environ :

- 53 000 vols en 2008
- 46 000 vols en 2009

Et une prévision de 48 000 vols pour 2010 avec l'ouverture de BILLI prévue pour le mois de mai.

La construction de l'aérogare dédiée à ce trafic se construit sur des surfaces déjà imperméabilisées contrairement à ce qui a pu se dire ici et là.

M. DOUGADOS pose la question de la validité du PEB actuel et demande s'il n'est pas envisageable de le refaire.

M. LESTYNEK pense qu'il est indispensable d'avoir une conception générale de l'inter modalité et réitère son souhait de relier la ligne A et B du tramway.

Par ailleurs, il fait remarquer que la Charte actuelle a fait l'objet d'une concertation et répond à des mesures collectives et objectives.

3. Renouvellement de la Charte du Développement Durable 2010/2013

Proposition d'une démarche par M. PERSONNE :

- conservation des 3 piliers du développement durable : protection de l'environnement, développement économique et équité sociale ;
- reconduction ou reformulation de certaines actions actuelles et intégration de nouvelles actions ;
- Adoption du principe du dialogue à cinq : État, collectivités locales, entreprises, salariés, associations.
- Constitution d'un calendrier : présentation de la démarche en CCE (décembre 2009), travail en groupe (janvier à juin 2010), synthèse (été 2010) et présentation/validation en CEE (novembre/décembre 2010).

Échanges sur la future Charte

M. ANDRIEU réclame davantage de concertation avec les associations.

M. CHAUSSET pense qu'il faudrait établir des priorités dans les actions et demande si un organisme extérieur peut jouer le rôle de facilitateur.

Mme MEDARD répond que l'État devrait animer les débats.

Mme MOREAU rappelle que le comité permanent de la CCE existe mais qu'il faut le faire fonctionner.

M. VERGES donne son accord de principe.

M. BAUDRY souhaite également que la préparation de cette charte soit l'occasion de réactiver ce comité permanent de la CCE.

Mme MEDARD n'y voit pas d'inconvénient. Le comité permanent pourrait être réactivé et les groupes de travail formés en janvier avec un impératif : le dialogue constructif.

4. Présentation des procédures P-RNAV 23

Présentation faite par Mme STAES :

Rappel de l'objectif : Pour limiter les nuisances sonores induites par les vols au départ vers le nord mais aussi pour répondre aux mesures inscrites dans la Charte du développement durable et dans le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aéroport de Bordeaux, le SNA/SO a entrepris une amélioration globale des départs nord en piste 29 et 23.

Rappel des conditions de l'étude : Si l'amélioration des départs en piste 29 a reçu un écho favorable à la CCE d'avril, l'étude présentée s'agissant des départs en piste 23 n'a pas permis à la Commission de se déterminer.

Le SNA/SO a donc poursuivi ses travaux, par une analyse des traces radar au départ en piste 23 ; cette étude montre que les trajectoires exécutées par les systèmes de bord embarqués sur Airbus « enroulent » trop près la ville de Saint Jean d'Illac.

Suite à cette observation des scénarii de procédures RNAV 1 (procédure de navigation par satellite de précision à 1 nautique) avec un virage à 3 NM et 3.5 NM ont été testés sur simulateur A320 en partenariat avec Air France qui exploite toute la famille d'Airbus.

Il en résulte deux propositions :

1 – Départs avec virage à 3 nautiques avec maintien de la trajectoire conventionnelle (guidage par des moyens au sol) et création d'une trajectoire RNAV1 (guidage par satellite),

2 – Départs avec virage à 3,5 nautiques avec modification de la trajectoire conventionnelle et création d'une trajectoire RNAV1.

La définition de nouvelles trajectoires de type RNAV1 présente l'avantage de pouvoir s'affranchir de l'obligation de suivre des guidages fournis par les balises de radionavigation. N'étant pas contrainte par les moyens au sol, la RNAV permet de mieux éviter le survol des zones habitées et de réduire la dispersion des trajectoires.

Le comptage des populations exposées à un niveau de bruit de 65 db en LAmax au passage d'un A320 indique que 1420 personnes sont concernées sur un départ RNAV à 3NM alors que 1450 sont gênées par un départ RNAV à 3.5NM.

Échanges

M. MENEZ apporte des précisions :

- les gains devraient se porter sur la RNAV 1 qui permet d'obtenir des flux moins dispersés ;
- les appareils commerciaux sont de plus en plus équipés de PRNAV ;
- repousser le virage à 3,5 NM engendrerait plus d'émission de CO2.

M. AUBRY regrette qu'il n'y ait pas eu de réunion d'information en mairie avec les élus de Saint-Jean d'Illac à ce sujet. Il fera le nécessaire pour en demander une.

Suite à l'exposé des deux propositions, la solution du virage à 3 nautiques lui semble la plus appropriée.

M. NIVOIX remarque, concernant la PRNAV, qu'il n'y a que deux points de passages obligés (un point en virage et un point de rejointe au nord-ouest).

M. MALLARD ajoute qu'il faudra vérifier que les appareils passent bien au dessus des points, notamment celui situé au nord-ouest au niveau de Salaunes.

M. MENEZ indique qu'un suivi régulier des trajectoires (bilan des déviations), des points de passage et des gains seront effectués.

M. LUBAT constate que les sanctions prononcées par l'ACNUSA sont relatives à des dépassements d'horaires et jamais au non respect des procédures.

M. BATAILLE répond concernant les sanctions, qu'il y a deux possibilités de saisir l'administration, via le gestionnaire ou l'autorité de surveillance. Un procès verbal de constat de manquement est adressé à la compagnie aérienne. Les amendes administratives sont prononcées par l'ACNUSA et ne peuvent excéder, par manquement constaté, un montant de 1 500 euros pour une personne physique et de 20 000 euros pour une personne morale.

Suite aux divers échanges et afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet (soumission à l'ACNUSA), M. VERGES demande l'avis des membres de la CCE.

Un avis favorable est donné à l'unanimité des membres présents sur la proposition de départs avec virage à 3 nautiques avec maintien de la trajectoire conventionnelle (guidage par des moyens au sol) et création d'une trajectoire RNAV1 (guidage par satellite).

5. Mise en place des recommandations de l'ACNUSA

5.1 Les départs 29 (avis du 9 juillet 2009)

Présentation faite par M. MENEZ :

Les recommandations sont détaillées concernant le porté à connaissance et la communication associée à la nouvelle procédure de décollage de la piste 29 (à coordonner avec la réouverture de la piste).

M. LUBAT regrette que la communication sur la fermeture temporaire de la piste 11/29 ne soit pas plus claire.

5.2 Définition d'un objectif cible de décollage sur la piste 05

M. BATAILLÉ rappelle la lettre de l'ACNUSA du 24 septembre 2009 demandant un objectif cible pour les décollages en piste 05.

Un tableau montre la répartition du nombre de décollages total et en piste 05 entre 2000 et 2008.

La moyenne du nombre de décollages en 05 pendant cette période est de 3497 décollages ou 10,4 % du nombre de décollages total.

Échanges

Messieurs LUBAT et ANDRIEU rappellent que leur problématique est liée à l'augmentation des décollages en piste 05 au dessus de zones urbanisées.

Ils ne comprennent pas pourquoi les conditions de vent arrière ont été réduites de 8 nœuds à 6, puis de 6 à 5 nœuds.

Ils s'interrogent sur l'alternance qui peut se produire au cours d'une même journée et dans un laps de temps très court entre les décollages en piste 05 et les atterrissages en piste 23 (M. LUBAT donne comme exemple la journée du dimanche 18 octobre 2009).

Enfin, ils demandent que les décollages en piste 05 soient exceptionnels.

M. AUBRY fait remarquer que lorsque les décollages se font en piste 05, les atterrissages se font aussi en piste 05 et peuvent donc survoler, selon les procédures, une partie de Saint Jean d'Ilac, notamment Le Las.

M. DOUGADOS constate une diminution des nuisances de manière générale mais regrette que cette réalité soit entachée par les décollages 05.

M. BOUYSSOU demande à ce que les décollages en piste 05 ne puissent se faire que pour des raisons météo et non pas sur demande des pilotes.

M. MENEC répond que les conditions sont actées et que les demandes doivent être motivées par des raisons opérationnelles techniques justifiées.

Il ajoute que les avions modernes ne sont pas moins sensibles au vent. Le problème est lié aux approches non stabilisées qui nécessitent plus de remises de gaz avec des valeurs supérieures à 5 nœuds.

Des notes de service et consignes sont régulièrement passées pour ces décollages.

Concernant la composante de vent, le capteur est actuellement situé à la croisée des pistes. Le SNA expérimente un capteur au niveau du seuil 23 pour avoir des mesures encore plus représentatives.

M. NIVOIX insiste sur le fait que le choix de la piste se fait en fonction de nombreux critères à disposition du contrôleur et toujours en fonction de la réglementation. Le cisaillement du vent est un réel critère pris en compte par les professionnels.

A l'issue des échanges, l'avis des membres de la CCE sur la définition d'un objectif cible n'est pas obtenu. Ce point devra faire l'objet d'un nouvel examen.

6. Bassin versant n° 3

M. HOUBRE rappelle le contexte de ce dossier.

Il s'agissait de renouveler l'autorisation préfectorale de rejet des eaux pluviales du bassin versant n° 3. L'autorisation initiale de 1997 était arrivée à expiration.

Le bassin versant 3 représente une surface de 249 ha qui comprend l'extrémité de la piste 29, la plupart des parkings avions, les voies de circulation et les parkings voitures, les aménagements liés au fret. Le rejet s'effectue dans un ruisseau dénommé DEVEZE sud. Dans le cadre du 1^{er} arrêté préfectoral, des ouvrages importants ont été réalisés pour traiter les flottants et les hydrocarbures, réguler le débit de rejet à 2 m³/s, le tout accompagné d'un dispositif de stockage d'orage de l'ordre de 10 000 m³.

Le dossier de renouvellement a été déposé en juillet et l'enquête publique s'est déroulée en septembre dans 3 communes (Mérignac, Bruges et Blanquefort).

Dernièrement, le commissaire enquêteur a rendu un avis défavorable.

Le Conseil de Surveillance d'ADBM a décidé de ne pas donner suite au dossier actuel et de déposer un nouveau dossier en 2010.

M. HOUBRE précise par ailleurs qu'il ne faut pas faire un amalgame entre l'autorisation de rejet et la poursuite de la construction du terminal low cost car ces deux sujets relèvent de deux législations distinctes.

Échanges

M. CHAUSSET considère que le dépôt d'un nouveau dossier ne doit pas occulter le problème du traitement des rejets.

Mme. MOREAU demande des informations sur l'enquête publique.

M. HOUBRE indique que plusieurs exemplaires du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur ont été mis à disposition des membres de la CCE.

M. DOUGADOS remarque qu'Eysines n'a pas été associée à l'enquête publique.

M. HOUBRE répond qu'il revient à la préfecture de décider des communes participant à l'enquête publique. Pour ce dossier, Eysines n'était pas concernée.

M. BOUYSSOU propose d'élargir ce débat aux autres entreprises.

M. LESTYNEK demande que le service assainissement de la CUB soit impliqué.

M. CHAUSSET demande qu'une réunion commune avec les services de l'État soit organisée au démarrage de l'étude.

7. Travaux infrastructures aéronautiques

M. HOUBRE présente le bilan des travaux réalisés en 2009 et le programme des deux prochaines années.

Les travaux 2010 concerneront :

- la réfection d'une voie de desserte des postes avions en face du hall B et de la future aérogare low cost ;
- la réfection du seuil béton de la piste 29.

Les travaux 2011 concerneront la piste 05/23 :

- la rénovation de la couche de roulement ;
- le remplacement du balisage lumineux ;
- la création d'un poste électrique et l'adaptation de la centrale électrique de secours.

Échanges

M. ANDRIEU considère que le délai de fermeture de la piste 29 est trop long.

M. HOUBRE répond que la décision de fermeture a été prise lorsque les dégradations ont compromis la sécurité. Par ailleurs, les délais tiennent compte des procédures internes d'ADBM en matière d'achat. Fin 2009, un maître d'œuvre sera missionné, les études de projet programmées au 1^{er} trimestre 2010, la consultation des entreprises au second trimestre, les travaux de juillet à septembre 2010.

Une communication, à l'identique de ce qui a été fait en 2009 sur les travaux, sera mise en place dès que les éléments de planning seront connus.

8. Libre pour associations

Faute de temps ce point sera évoqué lors d'une réunion de travail spécifique à programmer par la DSAC fin janvier.

9. Questions diverses

M. LE CAM informe les membres du transfert de Brétigny à Bordeaux de la Structure Intégrée du Maintien en condition opérationnelle des Matériels Aéronautiques du Ministère de la Défense (SIMMAD).

M. AUBRY souhaite que deux associations illocaises non représentées en CCE puissent participer aux prochains groupes de travail mis en place pour élaborer la Charte.

M. NIVOIX demande à nouveau à ce que les personnels du SIA qui se rendent chaque jour au restaurant interservices puissent traverser les voies rapides en toute sécurité (remise en état des peintures des passages piétons).

La date de la prochaine CCE reste à définir.

La date de la prochaine CCAR est fixée au mercredi 20 janvier 2010.

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

Le président,



Christian VERGÈS

Pièces jointes :

- ADBM: Guide de réunion
- ADBM: Bilan de la Charte du développement durable 2007/2009
- ADBM: Méthodologie de renouvellement de la Charte
- SNA-SO: Etudes des procédures P-RNAV départs piste 23
- DDE 33 : Dernier rapport de l'Observatoire des permis de construire