

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

Réunion du 22 juin 2010 à l'Aéroport de Bordeaux

Étaient présents

<p><i>Préfecture de la Gironde :</i> Mme Isabelle DILHAC</p> <p><i>DSAC/SO :</i> M. Christophe MORNON M. Bruno VERSCHAEVE M. Philippe BATAILLÉ</p> <p><i>SNA/SO :</i> Mme Marie-José STAES M. Laurent FAUROUX</p> <p><i>CRNA/SO :</i> M. Jean-René NIVOIX</p> <p><i>SA ADBM :</i> M. Pascal PERSONNE M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><i>Dassault Aviation :</i> M. Christophe LOUSTALAN</p> <p><i>Europe Airpost :</i> M. Philippe GUITTET</p> <p><i>DDTM 33 :</i> M. Serge SAINT-JEAN Mme Francine DEVERGE</p>	<p><i>Mairies :</i> M. Jean-Pierre AUBRY - <i>Saint Jean d'Illac</i> Mme Florence BARADAT – <i>Saint-Médard</i> M. Claude BAUDRY – <i>Mérignac</i> M. Gérard CHAUSSET – <i>Mérignac</i> M. Jean-Claude CONTE – <i>Le Haillan</i> M. Gérard CORSAT – <i>Bruges</i> M. Daniel DOUGADOS – <i>Eysines</i></p> <p><i>Associations :</i> <i>CLCV :</i> M. Marcel SOULETTE</p> <p><i>SEPANSO :</i> M. Didier JOURDAIN</p> <p><i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac :</i> M. Dominique LESTYNEK M. Daniel MARIE-ANNE</p> <p><i>Martignas Environnement :</i> M. Christian MALLARD</p> <p><i>ACNS St Médard :</i> M. Michel CLEMENT</p> <p><i>Association eysinaise de défense de l'environnement :</i> M. Michel LUBAT</p> <p><i>Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport :</i> M. Jean-Claude GODAIN</p> <p><i>AP ILLAC :</i> Mme Chantal PERROMAT</p>
--	---

Excusés

M. Patrick THIEBAUGEORGES – *Air France*

1. Ouverture de la séance

Mme DILHAC, nouvelle secrétaire générale de la Préfecture de la Gironde, accueille les membres de la CCE et ouvre la séance après une présentation de chaque participant.

2. Renouvellement des membres de la CCE

M. MORNON présente la modification intervenue au sein du collège des collectivités territoriales : M. Ludovic FREYGEFOND est désormais membre titulaire en remplacement de M. Alain ANZIANI pour le Conseil Régional. Mme Régine MARCHAND reste suppléante.

M. NIVOIX, membre titulaire au sein du collège des professions aéronautiques, fait part du souhait de M. FERRAND (suppléant) d'être remplacé par M. FAUROUX.

M. MORNON précise que cette demande doit être formulée par écrit auprès du secrétariat général de la Préfecture.

3. Rapport ACNUSA 2009

M. MORNON lit une partie du rapport de l'ACNUSA concernant l'aéroport de Bordeaux, particulièrement la partie sur les décollages en piste 05 : *« En vue de limiter ces mouvements, l'ACNUSA a demandé aux services locaux de la DGAC de définir un nombre maximal de décollages en piste 05 en concertation avec la CCE. L'ACNUSA considère que l'utilisation de la piste 23 n'a pas été totalement optimisée. Elle recommande par ailleurs que soit mentionnée dans l'AIP que la piste 23 soit la piste préférentielle jusqu'à 5Kt de composante de vent arrière et une composante de vent traversier à définir. Bien que mis à l'ordre du jour de la CCE du 9 décembre 2009, ce dossier n'a pas encore avancé. L'Autorité suivra avec attention l'évolution de ce dossier et en fera un des thèmes majeurs lors de sa prochaine réunion CCE/ACNUSA ».*

La présentation de l'avancement de ce dossier est faite par M. BATAILLÉ (cf. support de présentation joint au compte-rendu).

État des lieux :

- Utilisation des pistes sur 10 ans ;
- Évolution du trafic et nombre de mouvements ;
- Comparaison entre la moyenne journalière des décollages en piste 05 et le pourcentage des décollages en piste 05 par rapport au nombre total des décollages.

Explications :

- Utilisation de la piste 05/23 comme piste principale ;
- Utilisation de la piste 05/23 privilégiée lorsque les deux pistes sont disponibles jusqu'à une limite de composante de vent traversier de 25 nœuds ;
- Réduction de la composante de vent arrière en quelques années de 8 nœuds à 6, puis de 6 à 5 nœuds ;
- Évolution du contrôle.

Éléments de réflexion :

- Modélisation du bruit et évaluation du nombre de personnes impactées par les décollages 05 ;
- Analyse et traitement des mesures de bruit enregistrées par le système monitoring ADBM ;
- Proposition d'un objectif d'utilisation (maximal ou cible) de la piste 05 ;
- Mise en place d'un observatoire de l'utilisation des pistes avec réunions périodiques ;

- Actualisation du guide des bonnes pratiques environnementales ;
- Étude visant à rallonger le TWY et permettant l'accès au seuil 05 (permettant l'utilisation de la longueur maximale de la piste) ;
- Modification du RCA 3 qui permet au commandant de bord de déroger au choix de la piste en service.

Enfin, il est fait référence au courrier de réponse de la DSNA aux associations d'Eysines et du Haillan (cf. courrier joint au compte-rendu).

Échanges sur le thème de la piste 05/23

M. CONTE estime que les décollages en piste 05 posent un problème de sécurité.

M. BATAILLÉ répond que l'aviation civile et les riverains n'appréhendent pas la sécurité de la même manière. La sécurité est garantie quelle que soit la piste utilisée.

M. DOUGADOS regrette que cette augmentation des décollages vers le nord ne soit fondée que sur des raisons techniques et non pas sur les nuisances subies. La sécurité ne doit pas être remise en cause, mais il faudrait aussi prendre en compte les risques pour les habitants du nord ouest de l'agglomération.

M. MORNON fait remarquer que la modification de la composante de vent arrière de 8 noeuds à 6 noeuds puis à 5 noeuds est un des facteurs pouvant expliquer cette augmentation.

Mme STAES ajoute que cette valeur est la même sur d'autres plates-formes. Concernant la piste 05, il faut bien distinguer les atterrissages (pénalisants) et les décollages (nuisants).

Le vent est donné au sol, mais il arrive qu'il soit beaucoup plus fort à 2000 pieds. Ainsi, le vent peut être pénalisant sans forcément que l'on s'en rende compte au sol.

M. NIVOIX fait part d'une expérience menée actuellement à Nice qui consiste à avoir les données de vent partout sur le terrain.

M. LUBAT insiste sur la problématique de ces décollages et demande à ce qu'ils redeviennent exceptionnels.

Échanges sur le thème de la piste 11/29

M. AUBRY souhaite que la piste secondaire soit plus utilisée.

M. FAUROUX répond que cette piste est orientée différemment et qu'elle n'a pas les mêmes caractéristiques que la piste principale : elle est plus courte, n'accepte pas tous les trafics, ne dispose pas des mêmes instruments.

M. DOUGADOS réitère son opposition au doublet de piste et souhaite qu'il y ait plus d'investissement sur la piste secondaire.

M. MARIE-ANNE s'oppose à l'augmentation de l'utilisation de la piste secondaire jugeant que l'urbanisation de l'agglomération sud de Bordeaux et particulièrement Pessac est trop importante.

M. MORNON précise que le doublet de piste n'est pas d'actualité.

M. CHAUSSET estime, de manière générale, que tous les services aéroportuaires doivent mieux se coordonner, communiquer et faire en sorte que la Charte soit suivie de faits mesurables.

4. Point sur les travaux du seuil de la piste 11/29

La présentation est faite par M. HOUBRE

Rappel des travaux : il s'agit de la réfection du seuil de piste 29 sur 11 800 m² comprenant successivement la démolition de la chaussée, les terrassements, la constitution d'une chaussée lourde avec réutilisation des matériaux après concassage, l'assainissement pluvial et le balisage.

Des travaux complémentaires sont également prévus sur l'accotement d'un parking avion côté fret sur 1000 m².

Planning (de base+ travaux complémentaires) hors intempéries et aléas techniques:

- ✓ début des travaux : 19 juillet 2010
- ✓ durée : 7 semaines
- ✓ réouverture au trafic : semaine 36 (semaine du 6 au 10 septembre).

Échanges :

M. GODAIN demande si ces travaux sont nécessaires, vu la faible utilisation de cette piste.

M.HOUBRE répond que 11/29 reste la piste secondaire de l'aéroport mais qu'elle devra être capable de supporter un trafic soutenu lors de la réfection de la piste principale.

5. Modification des départs conventionnels Sud de la piste 23 et création des départs RNAV1 Sud de la piste 23

La présentation de l'étude est faite par Mme STAES (cf. support de présentation joint au compte-rendu).

Pour information, Mme STAES indique que les départs RNAV 29 vers le Nord ont été publiés le 06 mai 2010.

5.1 Modification des départs conventionnels Sud de la piste 23 :

L'objectif est de décaler les trajectoires nominales plus au sud après le virage à 3 nautiques BMC.

Quelle que soit de la direction prise (Ensac ou Sauveterre), l'étude montre que la population impactée par le niveau 65 dB en L(A) max est réduite d'environ 500 personnes toutes communes confondues (Mérignac, Pessac, Saint-Jean d'Illac et Cestas).

5.2 Création des départs RNAV1 Sud de la piste 23 :

L'objectif est de créer une nouvelle procédure de navigation par satellite permettant de réduire la dispersion latérale des trajectoires.

En fonction de la direction prise, le gain en terme de population survolée est plus ou moins significatif :

- en direction d'Ensac (vers le sud), l'étude montre que la population impactée par le niveau 65 dB en L(A) max est réduite d'environ 1000 personnes toutes communes confondues (Mérignac, Pessac, Saint-Jean d'Illac et Cestas).

- en direction de Sauveterre (vers le sud est), l'étude ne montre pas d'amélioration en terme de population impactée par le niveau 65 dB en L(A) max. Par contre, le gain attendu réside dans le resserrement du flux.

Échanges :

M. AUBRY constate dans les deux cas qu'il n'y a pas de gain pour Saint-Jean d'Illac bourg. Il demande pourquoi l'altération de cap n'a pas été retenue.

Mme STAES répond d'une part que le comptage de population est effectué sur la base des données IRIS. Les chiffres donnés correspondent à un prorata surfacique et non pas un comptage individuel.

D'autre part, l'altération de cap vers le sud n'apparaît pas être le meilleur choix car les appareils se dirigeant vers le nord seraient obligés de couper l'axe de la piste. Ce qui n'est pas le cas pour les départs RNAV 29 vers le nord.

M. JOURDAIN demande quelle est la proportion d'appareils équipés en RNAV.

Mme STAES l'estime à environ 60%. Pourcentage qui augmentera avec les années. Il est important de savoir que les appareils qui ne sont pas équipés continueront d'utiliser la procédure conventionnelle.

Suite aux divers échanges et afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ces deux projets (soumission à l'ACNUSA), Mme DILHAC demande l'avis des membres de la CCE.

Un avis favorable est donné à l'unanimité des membres présents sur la proposition de modification des départs conventionnels Sud de la piste 23 et la création des départs RNAV1 Sud de la piste 23.

M. MARIE-ANNE fait état d'un document qui relate l'avis de l'autorité environnementale sur l'évaluation de l'impact d'un projet.

Mme DILHAC lui répond que la préfecture a effectivement mis en place l'avis de l'autorité environnementale. Un porteur de projet a l'obligation de soumettre son dossier au service de l'État compétent qui a simplement à se prononcer sur la qualité et la complétude formelle du dossier.

6. Point sur les travaux de la nouvelle charte de développement durable

La présentation est faite par M. BATAILLÉ (cf. support de présentation joint au compte-rendu).

M. BATAILLÉ résume l'ensemble des travaux des 3 groupes de travail (9 réunions des groupes de travail et 3 réunions du comité permanent) sur les thèmes du bruit, de l'air, de l'économie, de l'accessibilité, de l'urbanisme, de la concertation, de l'eau et de l'assainissement, des déchets, de l'énergie et enfin de la faune et de la flore.

Échanges sur les approches à vue piste 05 :

M. NIVOIX rappelle qu'elles sont réglementées.

Mme STAES ajoute qu'il serait judicieux d'actualiser la carte environnement dans l'AIP (Publications d'Information Aéronautique) afin de mieux tenir compte du Las.

Échanges sur l'urbanisme :

M. LESTYNEK fait part de la nécessité de faire interagir l'observatoire des permis de construire avec les réunions à programmer avec les services instructeurs des mairies ; de lancer les études du TCSP et de réserver les terrains d'emprises correspondants ; d'avoir une cohérence avec le SCOT.

Échanges sur l'accessibilité :

M. PERSONNE indique que l'aéroport s'est rapproché de la SNCF pour réaliser une étude permettant d'actualiser des tracés potentiels de lien ferré jusqu'à l'aéroport.

M. CHAUSSET précise que les évolutions du TCSP de la CUB sont en cours d'études dans le cadre du Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains (SDODM).

Échanges sur l'eau :

M. LESTYNEK souhaite qu'au-delà des mesures de qualité de l'eau, une convention soit établie avec la CUB.

M. CHAUSSET rappelle la nécessité d'une mise en conformité de la plate-forme. Il souhaite la présence de la CUB aux réunions.

M. JOURDAIN souhaite une clarification des normes sur les eaux pluviales.

M. HOUBRE indique qu'il faut distinguer les études en cours sur le dossier du bassin versant 3 et l'autorisation qui concerne les autres bassins versants. Pour le BV 3, la CUB a remis un projet de norme fixant un niveau de qualité à respecter, projet de norme qui fait l'objet d'une étude technico-économique spécifique. Le dossier finalisé sera déposé en septembre, intégrant un projet de convention de rejet qui concerne les eaux de pluies et les eaux usées. Pour les autres bassins versants, l'aéroport s'est engagé à fournir à la DREAL en fin d'année, un point d'étape sur la réalisation des prescriptions de l'arrêté préfectoral. La partie qualité sera intégrée à ce point d'avancement.

7. Questions diverses

CCAR

M. DUPUIS demande si une CCAR ne peut pas être organisée par écrit avant la mi-juillet afin de ne pas retarder les quelques dossiers prêts pour travaux.

Aucune objection n'est formulée.

Information sur l'utilisation exceptionnelle de la piste 11/29 fin juin/début juillet

M. HOUBRE informe les membres de la CCE que dans le cadre des études liées à la réfection de la piste principale (05/23), des reconnaissances géotechniques doivent être réalisées pendant 3 nuits sur cette piste, nécessitant la fermeture de celle-ci entre 23h30 et 06h00 (heures locales) aux dates suivantes :

- nuit du 29 au 30 juin
- nuit du 30 au 1er juillet
- nuit du 01 au 02 juillet

Ces reconnaissances consistent à réaliser de nombreux sondages et carottages en vue de préparer le cahier des charges qui servira aux travaux de rénovation de la piste principale prévus l'année prochaine (dates non encore définies à ce jour).

La piste secondaire (piste11/29), fermée depuis quelques mois en raison de travaux programmés cet été, sera exceptionnellement ouverte au trafic durant les 3 nuits de travaux sur la piste principale. Le trafic sera limité à l'atterrissage de l'avion postal (programmé à 02h45 chaque nuit), d'éventuels vols concernant les évacuations sanitaires (atterrissage et décollage) et d'éventuels vols d'Etat basés sur l'aéroport (atterrissage et décollage).

Cette information sera diffusée par mail aux membres et dans la section « dernières infos » de la rubrique « environnement » du site de l'aéroport.

Bilan environnemental de la DGAC

M. BATAILLÉ signale que le rapport environnement 2009 de la DGAC est en ligne (www.developpement-durable.gouv.fr).

Autre question

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).

L'ordre du jour étant épuisé, Mme DILHAC lève la séance.

Le président,



Isabelle DILHAC

Pièces jointes :

- Supports de présentation
- Courrier de la DSNA

Page 8