

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

**Réunion du mardi 15 février 2011 à la Préfecture de la Gironde**

**Étaient présents**

<p><i>Préfecture de la Gironde :</i> Mme Isabelle DILHAC Mme Hélène SALLES</p> <p><i>DSAC/SO :</i> Mme Alice-Anne MEDARD M. Philippe BATAILLÉ</p> <p><i>SNA/SO :</i> M. Christian GUERER M. Franck DUCOURNEAU</p> <p><i>CRNA/SO - SNCTA :</i> M. Jean-René NIVOIX</p> <p><i>SNICAC/CGC :</i> M. André DIEZ</p> <p><i>SA ADBM :</i> M. Pascal PERSONNE M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><i>Dassault Aviation :</i> Mme Emmanuelle GERARD</p> <p><i>DDTM 33 :</i> M. Alain GUESDON</p> <p><i>DREAL/SPR :</i> Mme Anne TOURDOT</p>	<p><i>Conseil Général :</i> M. Jacques FERGEAU</p> <p><i>Mairies :</i> M. Jean-Alain BOUYSSOU – <i>Le Haillan</i> M. Jean-Claude CONTE – <i>Le Haillan</i> M. Daniel DOUGADOS – <i>Eysines</i> M. Claude BAUDRY - <i>Mérignac</i> M. Gérard CHAUSSET - <i>Mérignac</i></p> <p><i>Associations :</i> <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. Michel GENTIL</p> <p><i>Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport :</i> M. Jean-Claude GODAIN</p> <p><i>ACNS :</i> M. Michel CLEMENT</p> <p><i>Association eysinaise de défense de l'environnement :</i> M. Michel LUBAT</p> <p><b><u>Invités</u></b></p> <p><i>SYSDAU :</i> Mme Lydie RICHARD</p>
---	--

## **1. Ouverture de la séance**

Mme DILHAC, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde, accueille les membres de la CCE et ouvre la séance.

## **2. Procédures d'approche RNAV (navigation par satellites)**

La présentation est assurée par M. GUERER.

### **2.1 Départs RNAV et conventionnels piste 29 vers le sud :**

#### **Objectifs :**

Aujourd'hui, seule une procédure conventionnelle est publiée.

La modification consiste à mettre en place deux types de départs : une procédure RNAV et une procédure conventionnelle modifiée.

Pour chacune des deux procédures, une distinction est faite entre deux directions : SAUVETERRE (vers l'est, en moyenne 22 mouvements jour) et ENSAC (vers le sud, en moyenne 6 mouvements jour).

Quelle que soit la procédure, après le décollage, altération de cap à gauche de 15°, puis le virage se ferait à une hauteur de 500 pieds en suivant ensuite une route magnétique plus au sud permettant de s'éloigner de Pessac et Cestas.

Concernant l'indicateur « densité de survols » au-dessous de 6500 pieds : si l'étude montre une légère augmentation de la population survolée à l'est de la commune de Saint-Jean d'Ilac due à la différence d'enveloppe entre le dispositif actuel et celui envisagé (282 contre 184), elle met surtout en évidence des gains significatifs à Pessac et à Cestas (208 personnes concernées dans le projet pour 1520 actuellement).

Au total, la population impactée par le niveau 65 dB en L(A) max (pour un A320) serait réduite d'environ 1214 personnes.

#### **Échanges :**

M. GENTIL souhaite savoir ce que veut dire ENSAC.

M. GUERER répond qu'il s'agit d'un point virtuel de rejointe situé au sud de l'aéroport.

M. MARIE ANNE demande si les vols des Cies « low cost » sont inclus dans les 74 décollages d'une journée type.

M. GUERER précise que le nombre de mouvements indiqué comprend bien les « low cost » et que ces compagnies mettent en œuvre les procédures de type RNAV aussi bien que les compagnies régulières, si ce n'est plus.

M. BOUYSSOU demande ce qu'il en est des départs RNAV 29 vers le nord.

M. GUERER répond que la nouvelle procédure a été validée en CCE et par l'Acnusa. Elle a été publiée officiellement le 30 juin 2010 et réellement mise en œuvre le 25 septembre dernier lorsque la piste 11-29 a été ré-ouverte après travaux.

#### **Avis des membres :**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, 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 création des départs RNAV et sur la modification des départs conventionnels piste 29 vers le sud.**

## **2.2 Procédures d'approche RNAV (GNSS) piste 23 :**

### **Objectifs :**

Il est précisé que ces procédures seront utilisées dans des cas particuliers, à savoir :

- pour l'entraînement des équipages ;
- en cas de maintenance de l'ILS 23, en remplacement de la procédure VOR/DME, pour les équipages qui le souhaiteront.

Compte tenu de ces conditions, cette procédure, au moins au début, ne devrait pas être très utilisée, car elle ne permet pas, contrairement à l'ILS, de se poser par mauvaises conditions météorologiques.

### **Échanges :**

M. DOUGADOS fait remarquer qu'en cas d'utilisation de la procédure VOR / DME actuelle (en cas d'indisponibilité de l'ILS 23), la route au 230 survole une population importante en se décalant vers la rocade, en particulier au dessus du quartier de Migron.

M. GUERER répond qu'avec la procédure VOR-DME, on ne sait pas techniquement faire de procédure dans l'axe (le VOR est décalé par rapport à l'axe de piste) et que cette dernière est utilisée rarement. Il confirme que la trace au sol de la GNSS sera identique à celle de l'ILS (route au 227) et qu'en matière de conséquences pour les populations survolées, elle n'entraînera aucune différence par rapport à la procédure ILS.

### **Avis des membres :**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, 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 création d'une procédure d'approche RNAV (GNSS) piste 23.**

## **2.3 Procédures d'approche RNAV (GNSS) piste 05 :**

### **Objectifs :**

Cette nouvelle procédure, qui est une procédure dans l'axe de piste, serait utilisée en doublement de la procédure VOR-DME actuelle, qui, pour des raisons techniques, est, elle, légèrement décalée par rapport à l'axe. Elle sera vraisemblablement plus utilisée que la GNSS en piste 23 car elle permet d'atterrir avec des conditions météorologiques voisines de celles de la VOR-DME.

Par ailleurs, M. GUERER précise que les approches à vue en piste 05 continueront à être utilisées par les avions selon la même fréquence qu'actuellement.

**Échanges :** aucun.

### **Avis des membres :**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, 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 création des procédures d'approche RNAV (GNSS) piste 05.**

## **2.4 Procédures STAR RNAV à Bordeaux Mérignac**

### **Objectifs :**

Ces nouvelles procédures, qui doubleraient le réseau conventionnel de routes, consistent à mettre en place des routes RNAV d'arrivée pour rejoindre les IAF (Initial Approach Fix) déjà existants et qui symbolisent le début des procédures d'approche. Ces points sont au nombre de 4, ETPAR, VAGNA, LIBRU et DIRAX, respectivement situés à proximité des communes de Lesparre, Cavignac, Libourne et Landiras ; ils se trouvent à environ 50 km de l'aéroport et sont survolés par les avions à une altitude de plus de 5000 pieds.

En terme de traces au sol, les modifications par rapport aux routes existantes consistent à mettre une route directe pour rejoindre le point DIRAX au sud et le point LIBRU à l'est.

Enfin, la route conventionnelle de rejointe de LIBRU est légèrement modifiée pour des raisons de construction de procédures.

### **Échanges :**

M. LESTYNEK demande si ces nouvelles procédures favorisent la descente continue.

M. GUERER répond que l'étude sur la descente continue sera lancée cette année sur les flux arrivée en piste 23 en provenance des balises CNA (Cognac) et LMG (Limoges) avec une mise en œuvre attendue en 2012. Le gain attendu portera davantage sur la consommation de carburant que sur le bruit.

M. DUCOURNEAU précise que le fait d'avoir libéré les points d'arrivée à 5000 pieds y contribue et ajoute que les avions réalisent déjà quasiment des descentes continues.

M. MARIE ANNE insiste sur la prise en considération de la problématique qualité de l'air dans ces procédures.

M. CHAUSSET indique qu'il s'agit de trouver un point d'équilibre entre les procédures départ et arrivée, les descentes continues pouvant y contribuer. Il précise par ailleurs qu'il ne faut pas négliger la diminution de la consommation de carburant.

### **Avis des membres :**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, 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 création des procédures STAR RNAV de Bordeaux Mérignac.**

## **3. Information sur les travaux de la piste 05/23**

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

### **Périmètre des travaux :**

- la piste 05/23, soit une emprise de 3100mX60m ainsi que les intersections avec la piste 11/29 et le taxiway Sierra ;
- les installations liées au balisage et à la source de secours.

### **Nature des travaux :**

- le renforcement structurel de la chaussée aéronautique et des accotements ;
- la reprise géométrique de l'ouvrage ;
- la remise à niveau des ouvrages d'assainissement pluvial ;
- la mise en place d'une nouvelle source de secours de type Alimentation sans Interruption (onduleur) ;
- le remplacement des 5 postes de balisage existants par un poste double ;

- le remplacement du balisage lumineux par des sources lumineuses plus performantes (en énergie et en luminosité) ;
- le remplacement du système de supervision.

### **Planning :**

Les travaux concernant le poste balisage et la source de secours se dérouleront de mi-mars à début juin.

Les travaux d'infrastructure débuteront le 27 juin pour une durée de 8 semaines (soit une fin prévue le 21 août) hors aléas techniques et intempéries.

Deux séquences de travaux de nuit sont prévues dans la plage théorique 23h30/06h pour réaliser les intersections avec le taxiway Sierra du 04 juillet au 13 juillet et celle avec la piste 11/29 du 25 juillet au 06 août (dates et horaires susceptibles d'adaptations).

### **Conséquences opérationnelles :**

La piste 05/23 sera indisponible durant les travaux d'infrastructure (prévus du 27 juin au 21 août).

La piste 11/29 sera utilisée de jour comme de nuit, excepté les nuits prévues pour réaliser les intersections.

### **Communication :**

Deux axes sont privilégiés : une communication de projet et une communication de proximité avec des moyens qui sont en cours d'élaboration (site web, réunions, supports papiers...).

Une réunion sera programmée en avril avec les mairies.

### Échanges :

M. GENTIL demande dans quel sens vont atterrir et décoller les avions sur la piste 11/29.

M. DUCOURNEAU indique qu'il est impossible de répondre à cette question dans la mesure où l'utilisation d'un sens de piste se fait en fonction de la météo. Il rappelle que seule la piste 29 est équipée d'un ILS pour les atterrissages. La piste 11 sera utilisée lorsque la 29 ne pourra pas l'être.

M. GENTIL fait remarquer que les constructions continuent à Martignas étant donné que les courbes de bruit actuelles le permettent.

M. LESTYNEK estime que les mairies peuvent être plus restrictives que la réglementation en matière d'urbanisation.

Concernant les travaux de l'été prochain, il suggère que l'information ne soit pas faite trop tôt et que les relais d'information soient utilisés au maximum.

Il demande par ailleurs :

- si la mise en place d'un onduteur pour la source de secours améliore la sécurité ;
- ce qu'il en est de l'assainissement général de la plate forme.

M. HOUBRE répond, sur l'assainissement, que les travaux réalisés dans le cadre de la réfection de la piste 05/23 entrent dans le champ de l'arrêté préfectoral de mars 2004. Par ailleurs, une convention de rejet est en cours d'élaboration avec la CUB pour les bassins versants 2 et 3 (rejet Devèze Nord et Sud).

M. DUCOURNEAU indique que la mise en place d'un onduteur constitue une amélioration.

M. NIVOIX demande si les travaux tiennent compte d'une action de la charte qui consiste à réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway papa au seuil de piste 05.

M. HOUBRE répond que l'on ne situe pas au même niveau. L'agrandissement de la raquette de retournement du seuil 05 (mise à niveau géométrique de l'ouvrage de quelques centaines de m<sup>2</sup>) est tout à fait compatible à terme avec le prolongement éventuel du taxiway Papa qui se chiffre en milliers de m<sup>2</sup>.

M. PERSONNE ajoute que les travaux prévus l'été prochain font partie du SDIB (schéma directeur des infrastructures et de balisage) débuté en 2008. Il s'agit d'un chantier lourd et très compliqué. L'étude concernant le prolongement du taxiway Papa sera réalisée en 2012.

M. MARIE ANNE revient sur la problématique des constructions de logements et souhaite que le PRSE 2 (Plan Régional Santé Environnement 2) soit mis en application pour éviter que des habitations soient implantées dans des zones sensibles.

Mme TOURDOT précise que le PRSE 2 a été approuvé en novembre dernier et lancé officiellement en janvier 2011. Des actions d'information auprès des élus sont prévues sur le thème « urbanisme, construction, bruit, santé ». La plaquette d'information du PRSE 2 sera jointe au compte rendu de la réunion.

M. CHAUSSET demande un point précis de la situation de l'assainissement.

M. HOUBRE répond, concernant le dossier de demande d'autorisation de rejet du bassin versant 3, qu'il a été déposé à la DDTM 33 le 16 décembre 2010 et est en cours d'instruction au sein de leurs services. Ce document précise le niveau d'investissement envisagé pour améliorer la qualité du rejet de la Devèze nord, soit un investissement de l'ordre de 6,7 millions d'euros sur la base d'un procédé qui comprend une filtration par sable, suivi d'une ozonation et d'une filtration par charbon actif (procédé de type physico-chimique et non pas biologique).

#### **4. Statistiques de trafic**

*La présentation des statistiques de trafic est assurée par M. BATAILLÉ*

Le tableau des statistiques de 1990 à 2010 est complété avec les mois de novembre et de décembre 2010.

Le tableau des statistiques 2009 et 2010 est présenté avec une répartition mensuelle de l'utilisation des pistes en nombre de mouvements (décollages et atterrissages).

Un deuxième tableau reprend les mêmes données en pourcentage.

Dans les deux tableaux, la fermeture de la piste 11/29 du mois de juillet 2009 au mois de septembre 2010 est mentionnée.

#### *Échanges :*

M. DOUGADOS demande si tous les mouvements sont pris en compte.

M. BATAILLÉ répond par l'affirmative.

Mme DILHAC estime que ce sont les données mensuelles les plus importantes.

M. DOUGADOS rappelle qu'il a toujours indiqué que les hypothèses de trafic prises dans le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) étaient surestimées.

Par ailleurs, il regrette que l'aéroport ne communique que sur le nombre de passagers et non sur le nombre de mouvements. Le terme « trafic » peut paraître ambigu aux yeux des

riverains qui peuvent assimiler une augmentation du trafic en terme de passagers à une augmentation proportionnelle du trafic en terme de mouvements.

M. PERSONNE fait remarquer que l'aéroport tient compte, autant que possible, du nombre de mouvements dans sa communication et confirme que le nombre total de mouvements a diminué sur la décennie.

M. GODAIN constate d'un côté une décroissance des mouvements en général et d'un autre côté une augmentation des décollages en piste 05.

M. LESTYNEK pense qu'il faut communiquer sur l'activité de l'aéroport dans sa globalité et non pas uniquement que sur le bruit.

La présentation de l'étude sur les vols de nuit est assurée par M. HOUBRE

Il est précisé que l'étude concerne les mouvements constatés entre 22h et 06h (heures locales).

Entre 2000 et 2010, les mouvements de nuit ont représenté en moyenne 5,5% du total des mouvements.

Parmi les grands aéroports français, l'aéroport de Bordeaux reste celui qui a le moins de mouvements de nuit (étude comparative 1999 et 2007).

En 2010, le nombre de passagers transportés a augmenté ainsi que le nombre de mouvements réalisés dans la tranche 22h-minuit. Il est à noter que dans la tranche dite du « cœur de nuit » (après minuit) le nombre de mouvements est stable.

Les principaux types d'aéronefs commerciaux fréquentant la plate forme sont constitués en grande majorité de moyen et court courriers dont certains sont classés dans le chapitre acoustique IV, le plus récent. (ex : l'embraer 190).

Enfin, il est à noter une baisse continue de l'activité poste (en tonnage) de 2000 à 2007 avec une stabilité ces trois dernières années. L'activité de fret, quant à elle, oscille en dents de scie sur les créneaux horaires étudiés.

Échanges :

M. BOUYSSOU s'inquiète de l'augmentation des vols de nuit en 2010 et demande si cela est dû au trafic de Billi (charter, low cost...).

M. PERSONNE répond que l'aérogare Billi ne traite pas des vols charters.

Les vols low cost n'ont pas eu d'impact sur le trafic de nuit car ils sont réalisés dans la plage 08h-21h.

Mme DILHAC rappelle que 2009 a été une année de crise et que le trafic est reparti en 2010.

M. LESTYNEK demande si la baisse de l'activité postale se traduit par une prise de marché du fret.

M. PERSONNE répond que cela n'est pas évident. Il faut différencier les opérateurs et les voies d'acheminement (voie de surface ou voie aérienne).

M. JOURDAIN demande si les travaux de nuit prévus l'été prochain signifient qu'il n'y aura pas de vols de nuit durant les deux séquences programmées.

M. PERSONNE précise qu'il n'y aura pas de trafic certaines nuits et que des solutions alternatives sont à prévoir pour les vols postaux et de fret.

## 5. Calendrier du comité de suivi (CS) de la charte et mise en place de l'observatoire de l'utilisation des pistes (OBS)

M. BATAILLÉ propose le calendrier suivant :

~~Vendredi 08 avril : CS + OBS (reporté)~~

Vendredi 29 avril : CS + OBS

Vendredi 27 mai : OBS

Jeudi 30 juin : CS + OBS

Il est proposé la composition suivante :

Pour le CS : membres de la CCE + SYSDAU + associations AP Illac et Martignas Environnement.

Mme DILHAC propose que la gouvernance du comité de suivi soit assurée par ADBM.

Pour l'OBS : ADBM, DSAC-SO, SNA-SO, 1 élu et 1 représentant d'association communs pour le Haillan et Eysines, 1 élu et 1 représentant d'association communs pour Mérignac et Pessac, 1 élu et 1 représentant d'association pour Martignas et 1 élu et 1 représentant d'association pour Saint-Jean d'Illac.

### Échanges :

M. FERGEAU précise qu'il n'a pas été consulté sur la présence d'AP Illac dans le comité de suivi.

M. GENTIL fait remarquer que son association Martignas Environnement fait déjà partie de la CCE pour le CS.

M. NIVOIX observe qu'il n'y a pas de représentant des personnels aéroportuaires dans l'OBS.

Mme MEDARD pose la question de savoir si toutes les associations ayant participé à la charte doivent ou non être représentées.

Mme DILHAC demande l'avis des membres.

Faut-il avoir 1 élu et 1 représentant par commune ou 1 élu et 2 associations pour le Haillan/Eysines et Pessac/Mérignac ?

L'essentiel est que la répartition soit égalitaire.

M. LUBAT estime que sa position de suppléant pose un problème car il doit être invité lorsque le membre titulaire est présent aux réunions.

M. DOUGADOS précise qu'Eysines a toujours eu une association représentative et que l'association présidée par M. LUBAT doit avoir toute sa place dans le comité de suivi et l'observatoire.

Mme DILHAC propose, concernant l'observatoire de l'utilisation des pistes, que toutes les associations de riverains soient représentées et que la DSAC-SO fasse un courrier aux élus informant de la participation de ces associations.

Rappel de la composition des associations :

Piste 23 Saint Jean d'Illac: *AP Illac, Bien Vivre au Las;*

Piste 05 Le Haillan, Eysines: *Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport, Association eysinaise de défense de l'environnement;*

- Piste 11 Mérignac, Pessac: *Bien vivre à Beutre, Fédération des syndicats de quartiers de Pessac*;  
Piste 29 Martignas, Saint-Médard: *Martignas Environnement, ACNS*.

Le fonctionnement de l'observatoire sera piloté par ADBM et DSAC-SO.

## **6. Questions diverses**

### Concernant le trafic 2010 :

M. PERSONNE indique que les low cost ont dopé à la fois les lignes régulières (sur Londres, Casablanca, Porto, Milan) et les lignes saisonnières (Bologne, Cork, Edinburgh, Copenhague, Birmingham).

En 2011 et à ce jour, 4 ouvertures de lignes sont au programme : Saint Denis de la Réunion depuis quelques jours (Air Austral) et Lisbonne (TAP) ainsi que 2 low cost sur Madrid (Easyjet) et Barcelone (Vueling).

### Concernant la cession des actifs de l'État :

M. PERSONNE signale que l'État n'a pris aucune décision à ce jour sur une cession de ses actifs ou sur un calendrier.

M. LESTYNEK indique qu'il s'oppose à tout désengagement de l'État.

Mme DILHAC note que l'État est fondé à faire un point précis de ses actifs.

### Concernant la CCE précédente :

M. DOUGADOS rappelle qu'il estime que le compte rendu de cette CCE n'est pas sincère et déplore qu'il n'ait pas été possible de le modifier.

Mme DILHAC en prend acte et souligne qu'elle sera vigilante au suivi de la charte et réitère l'importance du comité de suivi et de l'observatoire des pistes.

Il faut maintenant avancer ensemble, dans l'intérêt de tous, avec des éléments concertés et objectifs.

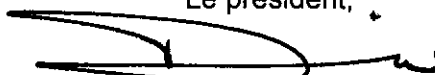
### Concernant la signature de la charte :

M. BOUYSSOU revient sur la cérémonie de signature de la charte au cours de laquelle il avait demandé que celle-ci soit amendée. Il demande une réponse formelle.

Mme DILHAC lui assure qu'une réponse lui sera faite.

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

Le président,



Isabelle DILHAC

\*\*\*\*\*

Pièces jointes :

- Supports de présentation

\*\*\*\*\*

Pièces jointes :

- Supports de présentation
- Plaquette PRSE 2
- Observatoire des PC (non prévu à l'ordre du jour)