

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

Réunion du mercredi 21 décembre 2011 à la Préfecture de la Gironde

Étaient présents

<p><i>Préfecture de la Gironde :</i> Mme Isabelle DILHAC</p> <p><i>DSAC/SO :</i> M. Christophe MORNON M. Philippe BATAILLÉ</p> <p><i>SNA/SO :</i> Mme Marie-Christine OUILLADE M. Christian GUERER</p> <p><i>SA ADBM :</i> M. Pascal PERSONNE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><i>Dassault Aviation :</i> M. Christophe LOUSTALAN</p> <p><i>Air France :</i> M. Patrick THIEBAUGEORGES</p>	<p><i>Conseil Général :</i> M. Jacques FERGEAU</p> <p><i>Mairies :</i> M. Daniel DOUGADOS – Eysines</p> <p><i>Associations :</i> <i>SEPANSO :</i> Mme Dorothea MOREAU</p> <p><i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac :</i> 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 M. Michel GROUSSET</p> <p><i>CLCV :</i> M. Marcel SOULETTE</p> <p><u>Invités</u></p> <p><i>AP ILLAC :</i> Mme Chantal PERROMAT</p>
---	---

1. Ouverture de la séance

Mme DILHAC, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde, accueille les membres de la CCE. L'ordre du jour est inversé et la séance débute par les avis concernant les projets du SNA/SO.

2. Avis sur la modification de la carte environnementale approche à vue

La présentation est assurée par Mme OUILLADE et M. BATAILLÉ.

Il est précisé que les approches à vue en pistes 23 et 29 sont interdites et que seules sont concernées par la proposition de modification les approches à vue en piste 05 et en piste 11. Air France a été consultée sur le projet.

Objectifs :

- Créer une carte par piste ;
- Faire figurer les restrictions de manière graphique sur les cartes en matérialisant un axe de protection (mur virtuel) des zones à forte densité de population afin d'éviter de les survoler.

Les restrictions concernent les arrivées nord et sud en piste 05 et les arrivées nord en piste 11.

Echéance : juin 2012 si accord ACNUSA en février.

Afin d'expliquer les raisons qui conduisent à la modification de ces procédures d'approche à vue, M. BATAILLÉ montre l'exemple du vol AF622JL du 26 décembre 2010 qui a fait l'objet d'une sanction environnementale de la part de l'ACNUSA.

Échanges :

M. THIÉBAUGEORGES rappelle qu'il est important de maintenir la possibilité de faire des approches à vue afin que les pilotes ne perdent pas en technicité et compétence.

M. MARIE-ANNE demande à ce que les restrictions soient bien matérialisées à bord des aéronefs (incorporées au FMS).

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 modification de la carte environnementale approche à vue.

3. Avis sur l'expérimentation CDA (Continuous Descent Approach) en piste 23

La présentation est assurée par Mme OUILLADE.

Ce projet a été initié suite aux recommandations ACNUSA de mettre en place ce type d'approche sur les flux importants des terrains.

Il est précisé que l'expérimentation sera faite sur les routes d'arrivées de Limoges (arrivées majoritaires) et Cognac en piste 23 (piste majoritairement utilisée), sur la base du volontariat des pilotes.

Objectifs :

La modification proposée consiste, à compter du niveau de vol 150, à avoir la possibilité de réaliser une approche sans palier.

Calendrier proposé :

- A compter d'avril 2012, mise en expérimentation de cette procédure
- Publication de l'expérimentation par SUP AIP

- Utilisation sur demande pilote uniquement
- En fonction de la charge de travail
- Ouvert toute compagnie

Octobre 2012 : évaluation de l'expérimentation

- Analyse sécurité
- Impact sur méthode de travail
- Décision de publication définitive.

Échanges :

M. GODAIN indique que les pilotes sont favorables à la CDA mais qu'elle est parfois refusée sur certains aéroports.

M. GUERER répond qu'à Bordeaux, la procédure sera expérimentée 24h/24. Concernant les autres aéroports, il est possible que la CDA soit acceptée sur certains créneaux horaires, en fonction du trafic.

M. DOUGADOS fait remarquer que l'on ne peut qu'être favorable à cette expérimentation. Mais il est important en terme de communication de préciser les gains attendus et à quelle distance de l'aéroport.

M. BATAILLÉ répond que c'est un sujet qui a déjà été évoqué plusieurs fois en réunion.

M. MORNON précise qu'il s'agit de gains en terme de consommation de carburant et de bruit en amont de l'ILS, soit à plus de 20 kms de l'aéroport.

M. GODAIN ajoute que la procédure limitera les remises de gaz.

M. DUPUIS demande si un bilan environnemental est prévu, notamment sur le gain de carburant.

M. THIÉBAUGEORGES répond qu'Air France pourra le faire sur un Paris-Bordeaux.

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 d'une expérimentation CDA en piste 23.

4. Bilan de l'observatoire des pistes (action 2 de la charte de développement durable)

La présentation est assurée par M. BATAILLÉ.

La charte de développement durable de l'aéroport de Bordeaux Mérignac a été signée le 4 février 2011.

L'observatoire des pistes a été mis en place au cours de la réunion du 29 avril 2011.

Cet observatoire est composé des principales communes et associations riveraines et des industriels de la plateforme aéroportuaire.

L'observatoire s'est réuni à 4 reprises en 2011 et a abordé les thèmes suivants :

- Statistiques mensuelles des mouvements (décollages et atterrissages) basées sur le logiciel ELVIRA ;
- Etude de l'utilisation de la piste 05 ;
- Analyse des demandes du Guichet Unique ;
- Études particulières (exemple : étude acoustique du 27 janvier 2011, survol du Las)

Pour la piste 05, des études complémentaires sont prévues en 2012 sur :

- Le calcul de la composante de vent dans l'axe en tenant compte de la valeur maximale sur les dernières 20 minutes ;
- Le suivi de l'utilisation de la piste par compagnie et/ou par type d'aéronefs ;
- La navigabilité des aéronefs et les procédures compagnies ;
- La pertinence de la mise en place d'un profileur de vent (LIDAR)

Échanges :

Mme MOREAU demande si les associations qui ne participent pas aux réunions peuvent être destinataires des comptes rendus des réunions.

M. BATAILLÉ répond par l'affirmative.

M. DOUGADOS attend beaucoup de ces études qui devraient permettre de trouver des compromis satisfaisants.

Mme DILHAC conclut par la nécessité d'approfondir en 2012 tous ces sujets pour savoir si une amélioration est réalisable ou non.

5. Bilan des relevés des manquements environnementaux

M. BATAILLÉ détaille les points suivants :

- Rappel des textes réglementaires et de la mise en place du dispositif ;
- La mise en place du relevé systématique depuis le 1^{er} janvier 2011 ;
- La procédure de manquement ;
- Le procès verbal ;
- Le dossier d'instruction du manquement environnemental (DIME) ;
- La sanction ACNUSA.

Échanges :

M. MORNON rappelle qu'un dossier reste confidentiel tant que le délai de recours de la compagnie n'est pas publié.

Mme DILHAC ajoute qu'il faut absolument sécuriser les procédures afin qu'il n'y ait pas de contestations possibles et éviter ainsi les discussions juridiques.

Les compagnies et les pilotes intégreront progressivement ce dispositif dans leurs schémas de fonctionnement.

6. Questions diverses

Concernant les départs 23 :

Mme PERROMAT estime que l'amélioration apportée par la PRNAV 23 n'est pas satisfaisante.

M. GUERER ne partage pas cet avis car 90% des vols passent au bon endroit. Il reste effectivement à étudier quelques trajectoires identifiées vers Le Las.

M. GODAIN demande s'il est possible d'imposer une pente de montée minimale.

M. BATAILLÉ répond qu'un plan en coupe, présenté lors de la dernière réunion de l'observatoire des pistes, montrait la dispersion verticale.
Il n'est pas possible aujourd'hui de vérifier que les avions maintiennent la vitesse V2+10 au décollage (ou celle que permet l'assiette de l'avion) tel que précisé dans les procédures moindre bruit publiées dans l'Information Aéronautique (AIP).

M. MORNON ajoute qu'il serait intéressant de faire une étude de corrélation bruit/avion/hauteur en 2012 pour les décollages en piste 05.

M. FERGEAU fait remarquer que la relation entre le bruit et la pente n'est pas évidente. Un avion qui monte vite peut faire plus de bruit.

M. SOULETTE rappelle que les conditions météorologiques ont une influence non négligeable sur la propagation du bruit.

Concernant le trafic :

M. DOUGADOS demande à ce que la communication de l'aéroport porte également sur le nombre de mouvements, y compris les mouvements militaires.

M. PERSONNE répond qu'il faut bien distinguer les vols militaires de la BA 106 qui sont en diminution ces 10 dernières années et les vols d'essais du constructeur Dassault.
Concernant le trafic commercial, en 2011, la croissance des mouvements a été moins importante que celle des passagers.

M. GODAIN estime que les entraînements militaires peuvent se faire ailleurs qu'à Bordeaux.

M. MORNON rappelle que l'aéroport de Bordeaux est un aéroport civil et militaire.
Concernant l'aviation commerciale, les flottes ont évolué. Les compagnies traditionnelles tout comme les low costs possèdent de plus en plus des appareils de chapitre acoustique IV (le plus récent).

Concernant les plans (PEB/PGS) :

M. DOUGADOS souhaite que le PGS (Plan de Gêne Sonore) soit prochainement révisé.

M. GODAIN aborde la problématique des constructions en zone C du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) qui bénéficient d'une réglementation imprécise.

M. MORNON indique que l'observatoire des permis de construire permet régulièrement de faire le point sur la progression et la localisation des constructions.

Concernant les vols de nuit :

Mme MOREAU demande que le thème « vols de nuit et santé » soit abordé lors de la prochaine CCE et fait état d'une publication d'une revue médicale allemande sur le sujet et demande que cet article soit joint au compte-rendu.

M. MORNON répond que c'est une des thématiques de l'ACNUSA qui préside le comité de pilotage d'une étude dénommée DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé). Cette étude va durer 5 ans et permettra d'apporter des informations précises sur les niveaux d'exposition au bruit et les données de santé ainsi que l'évolution de ces paramètres dans le temps.

Ce thème semble prématuré pour la prochaine CCE.

M. MARIE ANNE déplore l'absence d'un observatoire du bruit en Gironde.

Concernant l'air :

M. GODAIN pense qu'il faut également parler de la pollution atmosphérique et envisage de procéder à des analyses de polluants prélevés au Haillan.

M. MORNON répond que la qualité de l'air est régulièrement abordée en réunion. Cependant, les polluants se déplacent, peuvent se transformer chimiquement et il est très difficile d'en connaître les multiples origines.

Concernant l'agenda :

Il est proposé le calendrier suivant à confirmer:

- Mars 2012 : prochaine CCE (départ RNAV 05 et approche GNSS en piste 11)
- Février 2012 :
 - CCAR ;
 - Comité de suivi de la charte;
 - Observatoire des pistes.

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

Le président,



Isabelle DILHAC

Pièces jointes :

- Supports de présentation