

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

**Réunion du vendredi 07 juin 2013 à la Cité Administrative de Bordeaux**

**Étaient présents**

***Présidence :***

M. Jean-Michel BEDECARRAX - Préfecture

***Membres au titre des professions  
aéronautiques :***

M. Jean-Claude COUSINEY – Dassault Aviation  
M. Laurent FAUROUX - SNCTA  
M. Olivier RAMES  
M. Philippe GUITTET – Europe Airpost  
M. Pascal PERSONNE - ADBM

***Membres au titre des représentants des  
collectivités territoriales :***

M. Daniel DOUGADOS – Eysines  
M. Jean-Alain BOUYSSOU – Le Haillan  
M. Guillaume BOURROUILH – Bruges  
M. Claude BAUDRY - Mérignac

***Membres au titre des associations :***

Mme Dorothea MOREAU - SEPANSO  
M. Jean-Claude GODAIN - AEHDCNA  
M. Pierre ARNAL - AEHDCNA  
M. Dominique LESTYNEK – Fédération des  
syndicats de quartiers de Pessac  
M. Daniel MARIE-ANNE – Fédération des  
syndicats de quartiers de Pessac  
M. Christian MALLARD – Martignas  
Environnement  
Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC

***Autres participants :***

***DSAC/SO :***

M. Pascal REVEL  
M. Christophe MORNON  
Mme Marie-Christine ROUMEGOUS  
Mme Raphaëlle INSA

***SNA/SO :***

M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO  
M. Christian GUERER  
Mme. Marie-Christine OUILLADE  
M. Louis HIRIBARREN

***SNIA :***

M. Christian BERASTEGUI  
Mme Francine DEVERGE

***SA ADBM :***

M. Pascal HOUBRE  
M. Henri-Marc DUPUIS

***DREAL :***

Mme Anne TOURDOT

***DDTM 33 :***

M. Julien SICOT

***Dassault Aviation :***

M. Didier DAURIAC

***Invités :***

***AIRAQ :***

M. Pierre-Yves GUERNION

***Ville de Saint-Médard en Jalles :***

Mme Florence BARADAT

***13<sup>ème</sup> Régiment de Dragons Parachutistes  
(Souge):***

CBA FOUQUES DUPARC

## Étaient excusés

M. Patrick THIÉBAUGEORGES – Air France M. Marcel SOULETTE - CLCV
---

Membres présents (titulaires et suppléants): 16

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 12

Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

### **1. Ouverture de la séance**

M. BEDECARRAX, Secrétaire Général de la Préfecture, préside la CCE.

Après l'accueil des membres de la Commission, les points à l'ordre du jour sont rappelés.

### **2. Présentation par l'association AIRAQ de l'étude exploratoire sur les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)**

La présentation est assurée par M. GUERNION, responsable des études au sein de l'association agréée de mesure de la qualité de l'air en Aquitaine – AIRAQ (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la Charte de développement durable de l'aéroport (action 13).

Un préleveur haut débit a été mis en place durant une année entière afin de mesurer les 7 HAP de la Directive 2004/107/CE dont le benzo[a]pyrène, seul HAP réglementé.

Les niveaux en benzo[a]pyrène ont été comparés à ceux des autres sites aquitains ayant fait l'objet d'une campagne de mesures (Dax et Talence).

L'ensemble des 7 HAP a été comparé aux données 2010 et 2011 relevées sur d'autres sites français (sites urbains, sites de trafics, sites ruraux et sites industriels).

Sur l'aéroport, les résultats montrent des niveaux faibles en HAP de l'ordre de ceux observés en sites ruraux.

Concernant le benzo[a]pyrène, les valeurs sont inférieures aux sites urbains de Talence et Dax et 4 fois inférieures à la valeur cible de 1ng/m<sup>3</sup> (1 nano gramme/mètre cube).

En conclusion, aucun des 7 HAP de la Directive ne peut être utilisé comme traceur de l'activité aéroportuaire car leur signature est standard avec une saisonnalité classique (polluants hivernaux).

Cette observation est cohérente avec les données d'inventaire du CITEPA (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique) qui indique une prédominance de la contribution du chauffage résidentiel et du transport routier pour ces polluants.

L'étude complète et la synthèse sont disponibles sur le site [www.airaq.asso.fr](http://www.airaq.asso.fr) dans la rubrique publications.

### Échanges :

M. MARIE-ANNE rappelle que les HAP peuvent également se retrouver dans les eaux de ruissellement.

Il demande si l'étude tient compte de la valeur cible de 1ng/m3 sur le benzo[a]pyrène en moyenne annuelle, applicable à compter du 31/12/2012.

M. GUERNION confirme que l'étude repose sur la réglementation en vigueur.

M. BOUYSSOU s'interroge sur la problématique des toitures noircies mentionnée par les riverains.

M. BEDECARRAX répond qu'il faut faire très attention à ne pas mêler tous les sujets. Ici, il s'agit de HAP et toutes les études montrent que les sources proviennent majoritairement du chauffage résidentiel et du secteur industriel et automobile. Concernant les poussières, ce sont les particules les plus fines qui sont les plus problématiques.

Les particules plus grosses peuvent se déposer et ne sont pas inhalées. Elles sont donc moins nocives pour la santé mais peuvent générer des salissures.

Des recherches thème par thème doivent être menées au-delà de l'échelle aéroportuaire car la pollution est un phénomène global.

M. GUERNION souligne plusieurs points :

- L'objectif de l'étude est bien sanitaire puisque les particules étudiées sont celles qui sont les plus fines ;
- AIRAQ a réalisé un inventaire complet des émissions sur son territoire incluant les secteurs industriel et de l'énergie, le traitement des déchets, les secteurs résidentiel et tertiaire, les transports (routier et autres), l'agriculture et la nature. Cet inventaire permet d'identifier et de quantifier une vingtaine de composés émis dans l'atmosphère par les activités humaines et naturelles, dont l'activité «transports autres que routiers».
- La problématique des suies décrite par les riverains n'est pas spécifique aux communes situées proche des aéroports.

M. BOUYSSOU estime qu'il faut expliquer aux riverains l'origine de la pollution.

M. BEDECARRAX répond que l'étude présente les proportions molécule par molécule et que les résultats montrent des valeurs inférieures à la valeur cible ainsi qu'aux valeurs des autres sites.

A partir de ces observations et de toutes les informations données sur le site d'AIRAQ, il est possible d'aller au devant des questions posées par les riverains.

### **3. Bilan 2012 de l'observatoire des permis de construire en zone de bruit**

La présentation est assurée par Mme DEVERGE, chargée d'études au Service National d'Ingénierie Aéroportuaire – Pôle de Bordeaux (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Sont successivement détaillés :

- les principales caractéristiques du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'aéroport ;
- la nécessité d'un observatoire des permis de construire en zone de bruit ;
- la réglementation concernant les autorisations de construire en zone de bruit (article L147-5 du code de l'urbanisme) ;

- les 151 permis de construire (PC) accordés en 2012 à l'intérieur du PEB répartis de la manière suivante :

- ◇ 0 en zone A ;
- ◇ 25 en zone B (dont 3 dans la catégorie « logement » représentant des logements de fonction et extension) ;
- ◇ 50 en zone C (dont 18 dans la catégorie « logement ») ;
- ◇ 76 en zone D (dont 54 dans la catégorie « logement »).

- l'évolution du nombre d'habitants dans les zones du PEB en 2012 estimée à 877 personnes (contre 1200 en 2011).

L'accroissement le plus important est situé dans la zone D du PEB qui représente 95% de l'évolution du nombre d'habitants en zone de bruit. Néanmoins, l'estimation de l'accroissement de population en zones B et C, même si elle reste modérée, est en forte évolution par rapport à 2011 (exemple : 34 personnes en 2012 en zone C contre 13 en 2011).

Il est proposé d'améliorer les indicateurs de l'observatoire avec :

- la prise en compte des permis de démolir ;
- l'ajout de sous-indicateurs dans l'indicateur « logement » avec une décomposition en logement individuel/collectif/lotissement/extension d'habitation.
- la conservation de l'indicateur « annexe ».

En préambule aux échanges sur ce thème, M. BERASTEGUI fait part d'une décision du tribunal administratif de Bordeaux de décembre 2012 d'annuler un refus de la commune d'Eysines d'accorder un permis de construire à un administré pour l'édification d'une maison d'habitation en zone C du PEB suite à une division de propriété.

Le refus par la mairie d'Eysines était motivé par :

- un accroissement de la population exposée aux nuisances ;
- la création d'un lotissement au sens de l'article L.442-1 du code de l'urbanisme, incompatible avec les prescriptions de la zone C du PEB.

Le tribunal a considéré au contraire :

- au regard de l'article L. 147-5 du code de l'urbanisme, que les constructions individuelles non groupées sont autorisées dans la zone C d'un PEB à la triple condition qu'elles se situent dans des secteurs déjà urbanisés, desservis par des équipements publics et qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil des habitants exposés aux nuisances, ce qui était le cas dans cette affaire selon le tribunal ;
- que le projet n'était pas susceptible d'entraîner la création d'un habitat groupé.

### Échanges :

M. DOUGADOS note, d'après cette décision, que les lotissements sont bien interdits en zone C mais pas la création d'une maison individuelle sur une parcelle, contrairement à ce que l'Acnusa (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) semblait dire lors d'une précédente réunion.

La décision du tribunal administratif a été transmise à la Préfecture et aux services aéroportuaires concernés, sans retour.

La question reste entière, à savoir que faire dans ce cas ?

M. GODAIN souhaite que la problématique des constructions en zone C soit levée définitivement pour éviter ce genre de situation.

M. ARNAL fait remarquer que les cartographies PEB/PGS ne sont pas compréhensibles par les riverains.

M. LESTYNEK estime que l'observatoire des permis de construire est très intéressant.

Concernant la décision du tribunal administratif, la question est de savoir s'il y a un accroissement réel de la population ou pas alors même que l'Acnusa a été affirmative sur ce point. Par ailleurs, il est anormal de ne pas faire appel de cette décision. Enfin, il faut également être beaucoup plus restrictif sur les constructions en zone D.

M. BEDECARRAX précise qu'il est question du sens de l'action publique que l'on veut mener. Il s'étonne également qu'un appel n'ait pas été fait suite à la décision du tribunal.

M. BERASTEGUI ajoute qu'en zone D, il n'y a pas de réglementation concernant la limitation des constructions et par là, de limitation de l'accroissement de la population. En zone C, le meilleur moyen de limiter les constructions serait d'établir des zones spécifiques à l'occasion de l'élaboration des PLU (Plan Locaux d'Urbanisme). Enfin, il revient au maire de faire appliquer la réglementation dans sa commune.

M. MALLARD estime que la préfecture ne peut pas faire appel d'une décision sur laquelle elle n'est pas partie prenante.

M. GODAIN signale que de plus en plus de personnes habitant en zone D entrent en contact avec son association.

M. BEDECARRAX demande quelles sont les obligations en zone D.

M. MORNON répond qu'il y a une obligation d'information de la part du notaire et un signalement de l'appartenance à la zone sur le permis de construire.

M. MARIE ANNE rappelle qu'il est très difficile de trouver les cartes de bruit dans le PLU actuel.

M. BAUDRY précise qu'à la mairie de Mérignac les zones de bruit sont affichées et que les renseignements sont délivrés par les services instructeurs.

#### **4. Bilan de l'expérimentation de la descente continue d'approche – arrivées CNA/LMG (balises de Cognac et Limoges)**

La présentation est assurée par Mme OUILLADE, chef de la subdivision études environnement au SNA/SO (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Rappel : L'aviation civile s'est engagée à mettre en place des procédures CDO (descente continue) sur les terrains ACNUSA pour limiter les émissions de gaz à effets de serre ainsi que les nuisances sonores pour les riverains de ces plateformes.

Une procédure de ce type a été expérimentée à Mérignac en piste 23 du 1er juillet au 31 décembre 2012.

La CDO est une technique de pilotage validée et pilotable en automatique depuis le FMS (Flight Management System) de l'avion.

Le principe est un calcul optimisé de début de descente permettant de rejoindre la plateforme avec les moteurs réduits et sans mise en palier pour intercepter l'ILS (système d'aide à l'atterrissage). La réalisation de la descente « moteur réduit » permet de diminuer la consommation de carburant (exemple : 300kg/vol pour un A320 entre Paris Orly et Bordeaux selon les estimations d'Air France). L'absence de palier permet au pilote de ne pas relancer la puissance des moteurs pour stabiliser l'aéronef et donc diminue l'impact sonore au niveau de l'interception de l'ILS. Les gains mesurés lors des précédentes expérimentations sont compris entre 1 et 3 décibels par vol.

L'expérimentation à Mérignac a été réalisée sur les procédures existantes LMG (Limoges) et CNA (Cognac) piste 23 uniquement, compatibles avec la CDO.

Il est rappelé que les effets attendus de la CDO concernent les communes situées à plus de 15 km du seuil de piste 23 et non celles situées après interception de l'ILS jusqu'à l'atterrissage.

Le bilan de l'expérimentation est globalement positif :

- Le retour d'expérience réalisé auprès des contrôleurs a montré que la sécurité des vols n'est pas impactée par cette nouvelle procédure. Néanmoins, son utilisation demande une plus grande vigilance pour la détection des approches non stabilisées permettant d'anticiper une remise de gaz ;
- Par contre, la procédure n'est pas réalisable par flux de trafic chargé ;
- Le nombre de descentes continues a augmenté significativement ;
- Les mesures acoustiques réalisées à Saint-Gervais (au nord de la commune de Saint-André de Cubzac) au moyen d'un capteur de bruit mis à disposition par ADBM, montrent que le gain moyen par vol est de 1 décibel avec un survol relevé de 150ft en moyenne (50m environ).

Le SNA-SO, en accord avec la DSAC-SO, a pérennisé cette procédure par une publication à l'AIP (Publication de l'Information Aéronautique) le 02 mai 2013 et propose d'étendre le dispositif aux arrivées sud-est via LIBRU (Libourne).

M. BEDECARRAX demande à ce que le point suivant à l'ordre du jour soit présenté avant les échanges.

#### **5. Proposition d'une CDO (descente continue d'approche) pour l'arrivée LIBRU (Libourne)**

La présentation est assurée par Mme OUILLADE (cf. pièce jointe au compte-rendu).

La proposition consiste à publier une CDO via LIBRU (Libourne) en piste 23 sur le tracé actuel évitant Libourne, avec les contraintes verticales actuelles.

Les objectifs sont de proposer un codage de la procédure dans les FMS (Flight Management System) des aéronefs et inciter les compagnies à utiliser ce type de descente dès que possible.

A l'instar de la CDO pour les arrivées CNA/LMG, aucun changement de projection de trajectoire au sol n'est prévu.

De plus, une diminution de l'impact sonore est attendue sous la partie amont des trajectoires (entre Libourne et Saint-André de Cubzac) ainsi qu'une diminution de la consommation de carburant et des émissions dans la phase d'approche.

#### **Échanges :**

M. GODAIN a bien compris qu'Eysines et le Haillan ne bénéficient pas de la CDO, mais il souhaite que cette procédure soit systématique et non sur demande du commandant de bord.

Mme OUILLADE précise que cela reste un choix du pilotage d'approche.

M. GUERER confirme que le choix appartient au pilote. Cependant, la CDO est utilisée internationalement et est amenée à se développer.

M. FAUROUX indique que son utilisation demande une plus grande vigilance pour la détection des approches non stabilisées permettant d'anticiper une remise de gaz. En effet, le palier correctement réalisé permet au contrôleur de valider la qualité de l'approche mais en absence de palier (cas de la CDO), la surveillance doit être accrue durant toute la phase finale.

**Avis des membres :**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de la proposition d'une CDO pour l'arrivée LIBRU (Libourne), M. BEDECARRAX demande l'avis des membres de la CCE.

Avis favorables : à l'unanimité des membres présents.

Avis défavorables : 0

Abstentions : 0

## **6. Proposition d'amélioration de la carte d'approche à vue en piste 05**

La présentation est assurée par Mme OUILLADE (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Rappel : en mai 2012, une carte d'approche à vue en piste 05 a été créée sur laquelle figure des restrictions graphiques matérialisant un axe de protection des zones à forte densité de population. Il s'agit d'un mur environnemental virtuel à ne pas franchir pour les arrivées en provenance du nord.

Cependant, son application pose des problèmes techniques et de sécurité aux pilotes qui ne peuvent pas garder le visuel de la piste sur l'ensemble de la procédure.

La proposition d'amélioration consiste à :

- « couder » le mur virtuel existant afin de garder la piste en vue jusqu'au bout de la procédure ;
- créer un repère radio balisé pour faciliter la navigation.

### Échanges :

M. MALLARD émet des réserves et demande s'il n'existe pas d'autres possibilités car le coude proposé passe au ras de Martignas.

Mme OUILLADE précise que le trait sur la carte représente le mur virtuel. Les avions sont donc amenés à évoluer à l'écart et non au ras du mur.

M. GUERER ajoute que le SNA a veillé à ce que Martignas ne soit pas impacté. Il propose qu'un bilan soit réalisé après expérimentation.

M. DOUGADOS note que le coude ne descend pas jusqu'au sud de Martignas comme cela a été présenté dans le dossier joint à la convocation.

M. RAMES répond que dans la pratique, le pilote ne devrait pas survoler Martignas car il doit s'aligner en piste 05 à 3 nautiques, comme c'est déjà le cas aujourd'hui.

Mme LOUBIAT demande s'il y a des risques de survols de Saint-Jean d'Ilac bourg.

Mme OUILLADE répond que cela ne change rien à la situation actuelle étant donné que le point d'alignement sur la piste 05 reste le même, soit 3 nautiques.

M. BEDECARRAX pour conclure sur ce sujet, demande à ce que la proposition soit expérimentée dans un premier temps puis suivie d'un bilan.  
En l'absence d'objection, la décision est la suivante :

**Décision :**

Publication d'une nouvelle carte d'approche à vue à titre temporaire avec nécessité d'établir un bilan de l'expérimentation par le SNA/SO

## **7. Présentation de l'étude préliminaire sur la pente au décollage en piste 05**

La présentation est assurée par Mme OUILLADE (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Contexte : l'association Eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport a demandé de mettre en place une pente minimale pour les décollages en piste 05 amenant les aéronefs à une altitude de 4500 pieds au niveau de La Morandière au Haillan.  
L'objectif étant que la hauteur de passage supplémentaire se traduise par un gain en terme sonore.

Le SNA/SO indique que le respect de cette altitude impliquerait une pente de plus de 40%, totalement incompatible avec les performances des avions.

Aujourd'hui, des pentes sont déjà imposées pour assurer des séparations stratégiques entre les départs et les arrivées de l'ordre de 6 à 7%.

Une expérimentation a été réalisée à Marseille en 2010 qui consistait à imposer une pente au décollage (plutôt qu'une vitesse) de 8% minimum durant 3 semaines. Il a été constaté que les aéronefs ont tous bien respecté la pente mais avec un impact sonore négatif.

Les aéronefs se sont calés sur la pente minimale et la pente moyenne des vols est passée de 10,6% à 9,7%.

L'expérimentation a été arrêtée au bout de 3 jours.

Concernant les procédures dites de « moindre bruit », leur objectif est d'assurer le meilleur rapport puissance moteur, finesse avion et hauteur de survol pour réduire le niveau de nuisance au sol.

Il en existe deux définies par l'OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile).

◇ La NADP 1 (Noise abatement departure procedures) appliquée à Mérignac ;

Elle consiste à monter à V2 + 10 nœuds jusqu'à 3000 pieds, avec les volets maintenus en position intermédiaire. Ceci permet à l'avion d'être le plus haut possible à une distance proche du décollage, avec une zone de dispersion du bruit au sol relativement large. Le bruit moteur est élevé, car les moteurs proches du plein régime et le bruit aérodynamique important car les volets ne sont rentrés qu'à partir de 3000 pieds.

◇ La NADP 2

Elle consiste à maintenir V2 + 10 nœuds avec les volets en position intermédiaire jusqu'à 1000 pieds environ puis à réduire la pente de montée. Cette procédure, couramment imposée dans les pays d'Europe du nord permet de réduire le niveau de bruit à moyenne distance du terrain entre 3 000 et 10 000 m du seuil, avec une zone de dispersion du bruit au sol moins large et un gain en matière d'émissions.

Partant de l'ensemble de ces éléments, le SNA/SO demande s'il faut mener une étude sur une pente minimale au vu de l'expérience marseillaise ?

Par ailleurs, le SNA/SO propose de :

- Poursuivre avec Air France l'étude en comparant des trafics NADP1 et NADP2 pour évaluer les nuisances sonores à proximité de la plateforme et faire l'expérimentation correspondante ;
- Participer à l'étude théorique avec la société Airbus sur les impacts sonores des différents choix de pilotages.

### Échanges :

M. BEDECARRAX demande s'il faut à nouveau refaire l'expérience de Marseille ?

M. GODAIN indique que la proposition faite par son association résulte d'une concertation menée avec des pilotes de sa connaissance. Il demande un délai de réflexion pour sa réponse.

M. GUERER précise que c'est la NADP 1 qui est pratiquée à Bordeaux pour les départs. Il est par contre impossible de vérifier si la vitesse de V2+10 nœuds est respectée étant donné les nombreux facteurs à prendre en considération.

M. ARNAL estime que le problème provient des compagnies telles que Ryanair.

M. GUERER répond qu'il est possible de rappeler les procédures aux compagnies, mais l'idée est de réaliser une expérimentation avec une seule compagnie, en l'occurrence Air France.

M. BEDECARRAX demande s'il est possible d'appuyer le rappel sur des constats.

M. GUERER répond, comme précisé précédemment, que cela est quasi impossible.

M. DOUGADOS fait remarquer que la meilleure solution pour diminuer les nuisances sonores est de limiter les décollages en piste 05.

Il revient sur les engagements du préfet en la matière en faisant référence à l'article paru dans le journal Sud Ouest du 16 février 2011 (quelques jours après la signature de la Charte du Développement Durable 2010/2013).

M. GUERER rappelle que les passages successifs de 8 nœuds à 6 nœuds puis de 6 à 5 nœuds de composante de vent arrière ont été motivés par des réclamations justifiées des compagnies mettant en cause la sécurité.

M. RAMES ajoute que les limites prises dans les réglementations ne sont pas arbitraires. Le dépassement de ces limites pose des problèmes.

M. BEDECARRAX demande quelle serait la durée d'une expérimentation NADP1/NADP2.

M. GUERER répond que l'expérimentation se déroulerait sur un an avec signature d'un protocole avec les parties prenantes.

M. BEDECARRAX pour conclure sur ce sujet, demande au SNA/SO une comparaison entre NADP1 et NADP2.

En l'absence d'objection, la décision est la suivante :

**Décision** : Poursuivre avec Air France l'étude en comparant des trafics NADP1 et NADP2 pour évaluer les nuisances à proximité de la plateforme et faire l'expérimentation correspondante.

#### **8. Proposition de modification de la composante de vent traversier de la piste 05/23**

La présentation est assurée par Mme OUILLADE (cf. pièce jointe au compte-rendu).

Rappel : aujourd'hui, la composante de vent traversier de la piste 05/23 est de 25 nœuds.

Vu que la recommandation OACI (docs. 4444 et 6186) de vent arrière est de 5 nœuds et de vent traversier de 15 nœuds et que ces recommandations vont être imposées dans la réglementation française dans les mois à venir, il est proposé de faire passer le vent traversier maximum admissible pour l'utilisation de la piste principale 05/23 de 25 nœuds à 15 nœuds dès à présent.

#### Échanges

M. BEDECARRAX comprend que la marge de manœuvre actuelle sera supprimée puisque les recommandations seront transposées dans la réglementation française.

M. BOUYSSOU comprend que lorsque le vent de nord-ouest dépassera les 15 nœuds, ce sera la piste secondaire qui sera en service.

Il revient sur le thème précédent et insiste pour qu'un rappel soit fait aux compagnies sur le respect des procédures.

M. BEDECARRAX demande aux membres de se prononcer sur la proposition de modification anticipée de la composante de vent traversier de la piste 05/23.

M. BOUYSSOU relève que la présentation laisse à penser que l'avis concerne à la fois le vent arrière à 5 nœuds et le vent traversier à 15 nœuds alors que les avis peuvent diverger sur ces 2 points.

M. BEDECARRAX confirme qu'il s'agit ici de l'anticipation de la réglementation concernant le vent traversier.

M. MALLARD pense qu'il ne faut pas anticiper les 15 nœuds car la transcription des recommandations en droit français peuvent encore évoluer.

M. DOUGADOS revient sur les décollages en piste 05 qui survolent une partie d'Eysines. Il estime que si la composante de vent arrière à 5 nœuds est maintenue, le mécontentement continuera de croître sachant que les décollages sont moins bien acceptés que les atterrissages.

M. BEDECARRAX répond qu'il n'y a pas de marge de manœuvre au sein de cette Commission sauf à faire remonter les problèmes.

M. LESTYNEK considère que la recommandation concernant le vent traversier repose sur la sécurité et que plus on va vers la sécurité, mieux c'est.

M. ARNAL rappelle que l'aéroport a la chance d'avoir deux pistes et qu'il faut s'en servir.

Le CBA FOUQUES DUPARC émet des réserves quant à l'adoption anticipée de la recommandation OACI car l'utilisation de la piste 11/29 affecte directement les activités du camp de Souge (parachutages, tirs...). Si la piste est plus utilisée, leurs activités seront encore plus impactées.

**Avis des membres** (2 membres ont dû s'absenter avant l'avis) :

Afin de poursuivre les étapes de validation de la proposition de modification anticipée de la composante de vent traversier de la piste 05/23 et dans le contexte d'adoption prochaine de la recommandation OACI dans la réglementation française, M. BEDECARRAX demande l'avis des membres de la CCE.

Avis favorables : 9

Avis défavorables : 1

Abstentions : 0

## **9. Questions diverses**

### Concernant les nuisances sonores :

Mme MOREAU souhaite que les mouvements n'augmentent pas.

Elle fait part de la publication prochaine d'un rapport européen sur le trafic aérien et les aéroports et de la demande d'un riverain de Saint-Médard concernant la possibilité de réaliser des mesures de bruit.

M. DUPUIS répond que cette personne a été invitée sur l'aéroport afin que le service environnement puisse répondre à l'ensemble de ses interrogations. Une station mobile permet de réaliser des mesures ponctuelles si nécessaire et dans certaines conditions.

M. BEDECARRAX ne voit pas d'inconvénient à ce que des mesures soient réalisées en fonction de la disponibilité de la station et du plan de charge de l'aéroport.

M. LESTYNEK ajoute qu'il faut rendre les mesures de bruit objectives et bien distinguer la gêne (le ressenti) du bruit.

### Concernant la vie de l'aéroport:

M. PERSONNE fait part de 3 informations :

- La société de maintenance aéronautique Sabena Technics va recevoir prochainement des A380 de la compagnie Emirates.

Un premier vol d'essai a eu lieu le 6 mai pour vérifier les conditions de circulation et d'acheminement de l'appareil jusqu'au hangar.

Cependant, l'accueil de l'A380 nécessitera le transfert du trafic commercial sur la piste 11/29, le temps de ses mouvements au sol et des vérifications de l'intégrité des infrastructures après son passage.

Le prochain vol est prévu d'ici fin juin. 9 appareils se succéderont, un par un, tous les deux mois environ.

- Une maintenance importante du balisage (inspection, remplacement des lampes, nettoyage des feux...) est prévue successivement sur les deux pistes : semaine 25 (du 17 au 21 juin) sur la 11/29 et semaine 26 (du 24 au 28 juin) sur la 05/23.  
Le trafic pourra être traité sur l'autre piste disponible durant une partie de l'opération.

- Une maintenance de l'ILS (système d'aide à l'atterrissage) de la piste 05/23 est prévue semaines 26 et 27 (du 24 juin au 05 juillet) avec une calibration en vol sur une journée de la semaine 28.

Pendant les périodes d'indisponibilité de l'ILS23, d'autres procédures (pour les atterrissages) pourront être utilisées sur la piste principale. Le trafic pourra également être traité momentanément sur la piste 11/29.

Les dates d'intervention sont données à titre indicatif. Une information des communes concernées sera faite par mail et les informations disponibles sur le site web de l'aéroport dans la rubrique Environnement, section Dernières infos.

Concernant l'accessibilité de l'aéroport:

M. PERSONNE indique que le SDODM (Schéma Directeur Opérationnel des Déplacements Métropolitains) devrait fixer prochainement le choix des tracés des futurs transports en commun reliant l'aéroport.

M. LESTYNEK réitère 2 points qu'il juge fondamentaux :

- La connexion de l'aéroport au réseau ferré ; objectif qui peut être atteint à Bordeaux avec le bouclage des lignes A et B de tramway au niveau de la zone aéroportuaire connectées à la gare intermodale de l'Alouette.
- De manière plus générale, la nécessaire inter modalité du transport aérien avec tous les autres modes de transport.

\*\*\*\*\*

Monsieur BEDECARRAX lève la séance.

Le président,

François Prolet,  
Le Secrétaire Général

Jean-Michel BEDECARRAX

\*\*\*\*\*

Pièces jointes : Supports de présentation