

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

Réunion du vendredi 17 juin 2016 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

Étaient présents :

<p>Présidence : M. Thierry SUQUET - Préfecture</p> <p>Membres au titre des professions aéronautiques : Mme Laure BUA- ICTS M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Patrick THIÉBAUGEORGES – Air France M. Pascal PERSONNE – SA ADBM M. Christophe LOUSTALAN – Dassault Aviation</p> <p>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales : M. Ludovic GUITTON – Le Haillan M. Serge TOURNERIE – Eysines M. Hervé SEYVE – Saint-Jean d'Ilac M. Jérémie LANDREAU – Pessac</p> <p>Membres au titre des associations : Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO M. Marcel SOULETTE – CLCV Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC M. Jean-Claude GODAIN - AEHDCNA M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Michel KWIATKOWSKI– Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Christian MALLARD – Martignas Environnement</p>	<p>Autres participants :</p> <p>DSAC/SO : M. Pascal REVEL M. Christophe MORNON Mme Raphaëlle INSA</p> <p>SNA/SO : M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO M. Erwann LUCAS M. Yannick BENAFLA M. Frédéric RASSAPIN de PAROUR</p> <p>SA ADBM : M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p>DDTM 33 : Mme Josiane PICHENOT</p> <p>BA106 : M. Marc GOSSELIN</p> <p>Ville de Pessac : M. Bruno CHEFNOURRY- Pessac</p> <p>Associations : M. Rodolphe MICHELS – Vivre à Mérignac Beutre M. Michel GROUSSET – AEHDCNA</p>
--	--

Étaient excusés :

Mme Karine CAZAUBON – Air France
M. Pascal BONNET – SNNA-FO
M. Stéphane TEULE-GAY – SA ADBM
Mme Régine MARCHAND – Conseil Régional
M. Mathieu BERGÉ - Conseil Régional
M. Alain CHARRIER – Conseil Départemental
Mme Cécile SAINT MARC - Conseil Départemental
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE – Bruges
Mme Chantal PERROMAT - AP ILLAC
M. Dominique PEREGO – Vivre à Mérignac Beutre

Membres présents (titulaires et suppléants) : 16
Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 13
Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

1. Ouverture de la séance

M. SUQUET, Secrétaire Général de la Préfecture, préside la CCE.
Après l'accueil des membres de la Commission et un tour de table, les points à l'ordre du jour sont abordés.

2. Présentation du nouvel arrêté de composition de la commission

La présentation est assurée par Mme INSA du Département Surveillance et Régulation de la DSAC-SO.

L'arrêté modificatif de composition de la CCE du 23 mai 2016 introduit de nouveaux membres :

a) *Collège des professions aéronautiques*

Mme Laure BUA (titulaire) et Mme Karine CAZAUBON (suppléante) pour les personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome ;

b) *Collège des collectivités territoriales*

M. Mathieu BERGÉ pour le Conseil Régional ALPC (titulaire) ;

c) *Collège des associations*

M. Dominique PEREGO (titulaire) et M. Jean-Marie POUSSIN (suppléant), pour l'association Vivre à Mérignac Beutre ;

M. Michel KWIATKOWSKI pour la Fédération des Syndicats de Quartiers de Pessac (suppléant).

3. Création de procédures d'approches RNAV/GNSS piste 29

La présentation est assurée par M. BENAFLA du Service Exploitation du SNA-SO.

Ce projet répond à 3 niveaux d'objectifs:

- une recommandation de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI) qui consiste à équiper toutes les pistes de procédures RNAV ;
- une inscription de ce projet au niveau national dans le plan stratégique de la Direction du Service de la Navigation Aérienne (DSNA) ;
- une harmonisation des procédures d'approches sur l'aérodrome de Bordeaux Mérignac avec les approches RNAV existantes sur les pistes 05, 11 et 23.

Cette approche concerne les arrivées en provenance du nord (points d'entrée ETPAR et VAGNA), de l'est (point d'entrée LIBRU) et du sud (point d'entrée DIRAX).

L'Étude d'Impact sur la Circulation Aérienne (EICA) a consisté à comparer les trajectoires moyennes actuelles (dites conventionnelles) et les trajectoires nominales futures. Une analyse particulière des impacts visuels, sonores, en consommation de carburant et des émissions gazeuses a été réalisée avec un appareil caractéristique de l'aéroport, un Airbus 320.

Les conclusions de l'étude ne montrent pas d'évolution prévisible des impacts :

- un impact visuel faible quelle que soit l'approche concernée, avec une dispersion des trajectoires quasi-similaire ;
- un impact sonore quasi-identique, suite à une comparaison des courbes actuelles et futures en niveau instantané maximal LaMax 65 dB(A);
- une consommation de carburant et des émissions gazeuses identiques, vu la faible modification des trajectoires.

Concernant les populations survolées, il faut noter un potentiel de 2200 personnes en moins avec la future approche RNAV.

Avis de la commission sur la création de procédures d'approche RNAV/GNSS en piste 29 :

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, M. SUQUET sollicite formellement l'avis des membres de la CCE.

Avis favorables : à l'unanimité des membres présents.

Avis défavorables : 0

Abstentions : 0

4. Étude comparative / hauteurs de survol le Haillan / Eysines

La présentation est assurée par Mme INSA.

Rappel du contexte :

Lors de la précédente CCE, l'AEHDCNA se plaignait des hauteurs de survol des communes du Haillan et d'Eysines en phase de décollage (piste 05) par les avions de la compagnie Ryanair qui volaient plus bas que ceux de la compagnie Air France.

La DSAC-SO a proposé de faire une étude comparative des hauteurs de survol de ces communes par les 2 compagnies avec 2 types d'aéronefs différents : A320-100 (AF) et B737-800 (RYR).

Présentation :

Mme INSA précise que cette étude a porté sur 644 trajectoires au total en 2015 et rappelle que la procédure de départ moindre bruit actuellement appliquée sur Bordeaux est la NADP1 (Noise Abatement Departure Procedures) qui consiste à monter à V2 + 10 nœuds jusqu'à 3000 pieds, avec braquage des volets en configuration décollage puis vitesse de montée normale et rétractation des volets.

Il résulte de cette étude que les B737-800 de Ryanair ont survolé en moyenne Le Haillan environ 111 m et Eysines environ 68 m plus bas que les A320-100 d'Air France avec une dispersion des hauteurs autour de leur moyenne également plus importante, notamment au niveau d'Eysines.

Cependant, il n'est pas possible de dégager une raison particulière de ces écarts étant donnée l'étendue des paramètres à prendre en considération (performances et charges des aéronefs, emport de carburant par rapport à la longueur d'étape, conditions météo, respect ou non de la procédure moindre bruit...).

Échanges :

M. TOURNERIE rappelle que les communes du Haillan et d'Eysines sont proches de l'aéroport et que l'étude menée par l'ACNUSA l'été dernier montre que les nuisances sont importantes avec 77% des départs ayant un niveau de bruit instantané maximum supérieur à 70 dB. Pour sa part, il continue de penser que les avions de Ryanair ne respectent pas la procédure NADP1 et qu'ils sont moins chargés que ceux d'Air France.

M. GUITTON fait également référence à l'étude de l'ACNUSA et ajoute que les variations de hauteurs de passage peuvent aller jusqu'à 300 m.

M. GODAIN rappelle que le décollage en piste 05 à partir de la bretelle Delta ne met à disposition des pilotes que 2700 mètres de piste, alors qu'un décollage au seuil de piste 05 permettrait de bénéficier de l'intégralité des 3100 mètres de cette piste.

M. HOUBRE répond que la question du seuil 05 a déjà fait l'objet d'une étude dans le cadre de la Charte du Développement Durable 2010/2013. Les éléments de cette étude ont été présentés à l'occasion de la réunion annuelle CCE/ACNUSA en novembre 2014.

Le prolongement du taxiway jusqu'au seuil de piste 05 nécessiterait un niveau d'investissement évalué à 4,5 millions d'euros pour un gain acoustique de moins d' 1 dB seulement.

Par ailleurs, L'ACNUSA, dans son rapport 2014, a confirmé la non pertinence de cet investissement.

M. GROUSSET revient sur les écarts de hauteur de passage et s'interroge sur les améliorations concrètes à apporter.

M. MORNON précise que l'étude comparative s'appuie sur des données factuelles qui confirment le ressenti des riverains. Néanmoins, elle ne permet pas d'avoir une connaissance précise des causes.

M. TOURNERIE fait référence à un courrier envoyé à l'aéroport par les mairies d'Eysines et du Haillan dans lequel il est demandé, entre autres, la possibilité d'imposer une altitude minimale de passage au dessus des communes.

M. FERNANDEZ DE GRADO répond que ce sujet a déjà fait l'objet de nombreuses discussions en CCE.

Il rappelle qu'imposer un plancher minimum au décollage est très compliqué sur le plan technique, vu le nombre de paramètres à prendre en considération cités précédemment. A ce jour, la procédure de moindre bruit la plus appropriée est celle qui est appliquée, autrement dit la NADP1.

M. GROUSSET note qu'il serait intéressant de connaître le nombre de passagers et la masse des avions.

M. SUQUET fait les constats suivants :

- la différence de hauteur de passage est avérée et parfois importante ;
- il n'est pas possible aujourd'hui de donner des raisons plus précises que celles évoquées à l'instant par les services de l'Etat ;
- il ne s'agit pas d'un problème de réglementation, la procédure actuelle étant toujours la NADP1 ;

Pour conclure, M. SUQUET demande s'il est possible d'approfondir les raisons de cette discordance.

M. MORNON répond que pour aller plus avant dans cette étude, il faudra faire appel à l'échelon central de la DSAC afin de recueillir des données complémentaires sur les caractéristiques des aéronefs, la météo, les charges au décollage ...

M. MICHELS, en marge de ce point à l'ordre du jour, demande s'il est possible d'implanter sur Mérignac Beutre un sonomètre afin de mesurer les décollages en piste 11.

M. DUPUIS répond que les décollages en piste 11 ne représentent qu'une très faible partie des mouvements (moins de 1% en 2015). Le déploiement d'une station mobile semble ne pas être pertinent dans ce cas. Une échelle du bruit peut éventuellement informer sur les niveaux sonores caractéristiques des appareils les plus représentatifs (en fonction de la distance depuis le lâcher des freins).

5. Information vols supplémentaires / EURO 2016

La présentation est assurée par M. HOUBRE du Service Environnement et Relations Territoriales d'ADBM.

Une information est faite sur la prévision du nombre de vols supplémentaires liés à l'accueil de l'EURO 2016 de football sur la plate-forme, essentiellement les départs des supporters en période nocturne, après les matchs.

Sur les deux compétitions des 11 et 14 juin déjà tenues, il y a eu respectivement 8 et 13 départs nocturnes supplémentaires, échelonnés dans la plage horaire 22h00 – 02h00.

Pour le prochain match du 18 juin, les retours devraient s'effectuer avant minuit, sauf aléa.

Des départs beaucoup plus tardifs sont à prévoir les 21 juin et 02 juillet en raison des horaires de programmation des matchs à 21h00.

6. Travaux de mise en conformité INFRA des pistes 11/29 et 05/23

M. HOUBRE présente les travaux de mise en conformité des seuils de piste prévus à l'automne prochain en application des prescriptions de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). Ces travaux entrent dans le processus en cours déployé par l'aéroport pour obtenir le certificat de conformité européenne (échéance fin 2017).

Les travaux consistent à aménager à chaque extrémité de piste (soit 4 configurations) une zone portante mais suffisamment meuble pour limiter les risques encourus par les aéronefs et leurs passagers en cas de sortie de piste.

L'emprise est importante et représente un rectangle de 90 m. x 240 m. à chaque extrémité.

Les travaux, prévus en octobre, devraient débuter par la piste 11/29 durant deux semaines.

Ils seraient suivis par les travaux de la piste 05/23 durant deux semaines également.

Compte tenu des conditions limitées d'acceptabilité du trafic sur la piste 11/29, la piste 05/23 serait maintenue opérationnelle la nuit et le week-end.

Une fois les dates d'intervention arrêtées, une information sera diffusée aux communes et relayée sur le site web de l'aéroport (rubrique environnement, section dernières infos).

Échanges :

Mme MOREAU fait remarquer que certains grands aéroports limitent ou interdisent les vols de nuit qui ont un impact sur la santé. Elle estime que l'aéroport de Bordeaux doit tendre vers cet objectif.

M. GODAIN aborde les données de vent indiquées par l'ATIS, en particulier la notion de rafale qui n'est pas perçue par les riverains.

M. FAUROUX répond qu'il n'est pas possible d'indiquer en permanence les rafales. L'ATIS est actualisé environ toutes les heures alors que les rafales varient de façon continue. Il n'est donc pas pertinent pour le pilote d'avoir cette information 30 minutes avant son atterrissage via l'ATIS puisque cette information sera très probablement erronée au moment de l'atterrissage.

Les équipages reçoivent donc, en temps réel sur la fréquence, les informations actualisées (toutes les 2 minutes) de direction et d'intensité du vent accompagnées ou non de rafales.

7. Actualité réglementaire

Mme INSA présente le décret 2016-565 du 10 mai 2016 qui précise les conditions d'application de l'article 45 de la loi 2015-992 sur la Transition Energétique et la Croissance Verte (LTECV).

L'aéroport de Bordeaux doit produire pour la fin de l'année 2016 un programme de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de Polluants Atmosphériques (PA) pour ses activités propres au sol, le roulage des avions et la circulation automobile sur la plate-forme notamment. Les données de référence sont celles de l'année 2010 ; l'objectif de réduction étant de - 10% à l'horizon 2020 et de - 20% à l'horizon 2025.

Échanges :

M. HOUBRE précise que cette réglementation concerne les 11 plus grandes plateformes françaises.

L'aéroport suit cette actualité depuis la promulgation en août 2015 de la LTECV, mais il a fallu attendre mai 2016 pour la parution du décret d'application. Il ne reste donc plus que 7 mois pour l'établissement de ce programme.

ADBAM a prévu de se faire accompagner par un assistant à maîtrise d'ouvrage pour les calculs d'émissions et les projections 2020 et 2025.

ADBAM se mettra en relation avec les compagnies et les assistants de la plateforme pour la collecte de certaines données (flotte de véhicules en piste, durée de stationnement des aéronefs,....) et avec le SNA-SO pour les données de roulage des avions.

Néanmoins, il ne sera pas facile de se projeter en 2020 et encore moins en 2025 pour ce qui concerne les flottes qui fréquenteront la plateforme.

8. Questions diverses

8.1 Projet de modification du point ENSAC et impact sur les arrivées/départs de Bordeaux Mérignac.

M. LUCAS et M. BENAFLA assurent la présentation de ce projet.

Une refonte en profondeur de l'espace aérien supérieur du quart Sud-Ouest de la France est à l'étude depuis une dizaine d'années. Cette refonte majeure permet notamment de répondre aux impératifs de la Défense qui renforce son dispositif dans la région.

Ce nouveau dispositif va être mis en œuvre à l'automne 2017.

Bien que la refonte soit au-dessus du FL195, cela impacte également les routes en-dessous ainsi que certaines SID/STAR des aéroports de la région. A ce titre les SNA concernés ont été associés aux travaux.

Au niveau de l'aéroport de Bordeaux, la modification concerne le point « ENSAC » qui dessert l'aéroport pour les arrivées/départs via le sud.

Il s'agit de modifications de trajectoires à des altitudes élevées, supérieures au niveau de vol 65, soit environ 2000 m.

Étant donné ces altitudes élevées et la faible modification des trajectoires nominales, l'étude d'impact sur la circulation aérienne a consisté à comparer les trajectoires actuelles et les trajectoires nominales futures avec une analyse qualitative des impacts visuels, sonores et de la consommation de carburant.

Ainsi, il en ressort pour chaque configuration concernée les résultats suivants:

- Départs piste 23 : pas d'impact perceptible ;
- Départs piste 05 : impact peu perceptible pour moins de 1% des vols sur l'année ;
- Départs piste 29 : aucun impact car trajectoires superposées ;
- Départs piste 11 : aucun impact car trajectoires superposées ;
- Arrivées ENSAC : déplacement vers l'ouest des trajectoires nominales dans une zone faiblement peuplée. Impact peu perceptible pour 2,5% des vols sur l'année.

Les conclusions de l'étude ne montrent pas d'évolution prévisible des impacts sonores, visuels et de consommation de carburant.

Échanges :

Après consultation, M. SUQUET note que la présentation ne suscite aucune remarque particulière de la part des membres de la CCE.

8.2 Plan d'Exposition au Bruit (PEB)/Plan de Gêne Sonore (PGS)

M. TOURNERIE demande l'opinion de la Commission sur les conclusions de la mission d'information sur les nuisances aéroportuaires (rapporteurs M. Jacques-Alain Bénisti, député (UMP) du Val-de-Marne et M. Christophe Bouillon, député (SRC) de Seine-Maritime) qui préconise la refonte des PEB et PGS.

M. MORNON précise que ces plans obéissent à deux objectifs différents mais utilisent le même indice acoustique, à savoir le Lden imposé par la réglementation.

8.3 Communautés aéroportuaires

M. GODAIN, en référence aux communautés aéroportuaires prévues par une loi du 23 février 2004, s'interroge sur la mise en place d'une telle structure pour la plateforme de Bordeaux.

M. MORNON répond que cette possibilité est prévue dans le code de l'aviation civile et que leur mise en place effective relève d'une initiative des présidents de régions. A ce jour, aucune communauté aéroportuaire n'a été créée, et compte tenu de la réforme des régions en cours, il y a peu de chance que ce dispositif voit le jour sur la base de la législation de 2004.

M. PERSONNE ajoute que, suite à la parution de cette loi, les débats avaient été animés au sein de l'Union des Aéroports Français (UAF). Cette nouvelle catégorie d'établissement public à caractère administratif (EPA) était complexe à mettre en œuvre et plutôt destinée aux aéroports parisiens.

M. SUQUET insiste sur le caractère non obligatoire des communautés et souligne que l'on peut légitimement s'interroger sur leur pertinence.

8.4 Décollages en piste 05

M. GODAIN relève que les statistiques d'utilisation des pistes du premier trimestre indiquent un accroissement important des décollages en piste 05.

M. DUPUIS signale que le bulletin d'information du 1^{er} trimestre 2016 intègre une modification souhaitée par les riverains concernant l'interprétation de l'utilisation des pistes. Ainsi, les pourcentages sont désormais exprimés par rapport au total des atterrissages ou des décollages et non plus par rapport au total des mouvements.

8.5 Utilisation de la piste 11/29

M. CHEFNOURRY fait part d'un accroissement des plaintes des administrés de Pessac liées à l'accroissement de l'utilisation de la piste 11/29.

M. DUPUIS fait le même constat. La deuxième piste a été sollicitée de manière plus importante ces dernières semaines. La raison principale tient aux conditions météorologiques (vent d'ouest/nord-ouest).

D'autres raisons, plus ponctuelles, peuvent expliquer l'utilisation de la piste 11/29 durant plusieurs jours de suite. Entre le 30 mai et le 02 juin par exemple, le service de la navigation aérienne a procédé à la maintenance d'un équipement de navigation sur la piste principale impliquant l'utilisation de la deuxième piste en journée.

M. HOUBRE ajoute que la maintenance des Airbus 380 d'Emirates par la société Sabena Technics s'est achevée début juin, un an et demi après l'arrivée du premier appareil.

L'accueil de l'A380 a nécessité un fonctionnement spécifique des installations.

En effet, après chaque décollage ou atterrissage de cet appareil, l'intégralité du trafic était transférée ponctuellement sur la piste 11/29 qui était maintenue en service jusqu'à complète vérification de la piste 05/23.

8.6 Modification des infrastructures terminales

M. PERSONNE revient sur les différentes publications et annonces parues dans la presse concernant le projet de construction d'un terminal de jonction des Halls A et B.

Il s'agit de créer un bâtiment entre les deux terminaux existants, sur une emprise d'environ 5000 m², qui comporterait une zone commune de contrôle sûreté, des commerces et un nouveau système unique de traitement et de contrôle des bagages de soute.

Le projet en tant que tel n'est pas générateur de capacité, il est résolument tourné vers l'amélioration de la qualité de service, la fluidité du parcours passager et l'amélioration de l'expérience de voyage.

Il sera présenté pour validation au sein du Conseil de Surveillance d'ADBM à la fin du mois.

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur SUQUET lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et de l'information.

Le président,

Pour le Préfet et par délégation,
le Secrétaire Général,

Thierry SUQUET

Pièces jointes : Supports de présentation