

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

**Réunion du jeudi 5 juillet 2018 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac**

**Étaient présents:**

<p><b>Présidence :</b> M. Thierry SUQUET – Secrétaire Général Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions aéronautiques :</b> Mme Laure BUA – ICTS M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Pascal BONNET – SNA-FO M. Pascal PERSONNE – SA ADBM M. Christophe LOUSTALAN – Dassault Aviation Mme Karine CAZAUBON – Air France</p> <p><b>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :</b> M. Ludovic GUITTON – Le Haillan M. Serge TOURNERIE – Eysines M. Hervé SEYVE – Saint-Jean d'Ilac Mme Caroline HOURTANÉ – Martignas M. Alain CHARRIER – Conseil Départemental</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA M. Pierre ARNAL – AEHDCNA M. Dominique PEREGO – Vivre à Mérignac Beutre M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Michel KWIATKOWSKI – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac</p>	<p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Gervais GAUDIERE M. Christophe MORNON Mme Séverine FIORLETTA M. Gérald MASCARO Mme Raphaëlle INSA</p> <p><b>SNA/SO :</b> Mme Anne VINCENT M. Yannick BENAFLA</p> <p><b>SA ADBM :</b> M. Jean POUGET M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS M. Olivier CABANNE</p> <p><b>Dassault Aviation (pour le point n°7) :</b> M. Alain GARCIA M. Cédric CARLE</p> <p><b>BA106 :</b> LCL. Marc GOSSELIN</p> <p><b>Ville de Pessac :</b> M. Franck RAYNAL - Pessac</p> <p><b>Associations :</b> M. Jean-Luc BEUVIGNON – AEHDCNA M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Loïc GESLIN - ARPRAM</p> <p><b>DDTM :</b> Mme Blandine BELIN ROBERT</p>
---	--

## **Étaient excusés:**

M. Philippe GUITTET – ASL Airlines France  
M. Mathieu BERGÉ – Conseil Régional  
M. Patrick THIEBAUGEORGES – Air France  
M. Marcel SOULETTE – CLCV

Membres présents (titulaires et suppléants) : 19

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 14

Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

\*\*\*\*\*

### **1. Ouverture de la séance**

Monsieur Gervais GAUDIERE, Directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest, assure la présidence de la CCE jusqu'au point 3 ci-dessous avant l'arrivée de Monsieur Thierry SUQUET, Secrétaire Général de la Préfecture.

Après un tour de table, les points à l'ordre du jour sont abordés.

### **2. Point sur le trafic (dont trafic de nuit) 2017**

La présentation est assurée par M. DUPUIS, Chargé des Relations Territoriales et de l'Environnement d'ADBM.

Les évolutions sont présentées successivement en termes de trafic passagers et de mouvements sur une année glissante comprise entre juin 2017 et mai 2018, permettant ainsi d'inclure deux saisons aéronautiques (été/hiver).

Les graphiques montrent une saisonnalité du trafic, plutôt marquée à Bordeaux, avec des variations allant de +1,5% à +12,2% selon les mois pour le trafic passagers et de -3,5% à +7,5% pour les mouvements.

La croissance des mouvements, beaucoup moins importante que celle des passagers, s'explique par de meilleurs taux de remplissage et l'utilisation d'aéronefs de plus grande capacité exploités principalement par les compagnies low cost.

Les vols de nuit (22h-06h) sont également marqués par une forte saisonnalité avec deux fois moins de trafic en hiver.

70% des mouvements sont réalisés avant minuit et 65% sont des arrivées.

Il n'est pas noté de modifications particulières par rapport à ces dernières années : les arrivées réalisées après minuit sont constituées majoritairement par les retours sur base de la compagnie Volotea et par le vol postal dans la plage horaire 02h-03h (hors week-end).

Les départs sont, quant à eux, concentrés dans la plage horaire 22h-minuit.

Enfin, on relève 12,6 mouvements par nuit en moyenne sur la période considérée.

### **3. Retour d'expérience sur les travaux en piste 05/ utilisation de la piste 11/29**

La présentation est assurée par M. HOUBRE, Responsable des Relations Territoriales et de l'Environnement d'ADBM.

Après un rappel sur la situation et la nature des travaux, le retard dans la livraison des infrastructures est illustré par le constat des journées d'intempéries et l'impossibilité d'accéder à la zone des travaux. Une synthèse des données des précipitations relevées par Météo France sur la période confirme l'impossibilité d'achever les travaux dans le délai de 3 semaines prévu initialement (de mi-novembre à début décembre 2017).

Cette situation réellement atypique a finalement nécessité une utilisation plus importante de la piste 11/29 durant 5 mois (de mi-novembre 2017 à mi-avril 2018) et particulièrement lors :

- des conditions habituelles de composantes de vent traversier (utilisation du QFU29 ou QFU11) ;
- des jours de chantier actif ;
- des jours de vent de nord ou d'est suite à la fermeture du QFU05.

#### Échanges :

M. BEUVIGNON estime, à la lecture de la rose des vents sur 20 ans, que l'utilisation de la piste 05/23 devrait se situer autour de 70% et non de 90%.

M. TOURNERIE partage cet avis.

M. GAUDIERE rappelle que la piste 05/23 reste la piste préférentielle et la mieux équipée. Le choix de la piste tient compte des facteurs météorologiques mais également d'autres facteurs tels que la résistance structurelle et la longueur de la piste, les équipements de navigation aérienne, les voies de dégagements, le potentiel de riverains survolés, etc. La situation particulière des 5 derniers mois nécessitait donc une explication en CCE.

M. RAYNAL apprécie les éléments de réponse fournis par l'aéroport suite aux nombreux questionnements de ses administrés.

M. BEUVIGNON, en référence aux vols de Rafale, fait remarquer que des vols militaires viendront s'ajouter aux vols commerciaux.

M. GAUDIERE précise que les vols de transformation sur Rafale ne seront pas des vols militaires mais des vols industriels, effectués sur une période limitée de 18 mois à deux ans. Ils n'auront pas vocation à modifier le mode de fonctionnement et d'utilisation habituels des pistes.

M. SEYVE soutient l'activité aéroportuaire et le développement de la plateforme mais regrette vivement que sa commune de Saint-Jean d'Illac, pourtant impactée par 80 % des décollages, ne bénéficie pas des retombées économiques et fiscales. Il demande à ce que ce sujet soit pris en compte dans le cadre de l'OIM (Opération d'Intérêt Métropolitain).

M. TOURNERIE, estime que les vols de Rafale, qualifiés d'industriels ou non, feront le même bruit. Il rappelle que 3000 foyers sont survolés par les atterrissages ou les décollages à Eysines et souhaite qu'il y ait une répartition plus équitable des nuisances entre les communes.

#### **4. Bilan des plaintes**

La présentation est assurée par M. DUPUIS.

En 2017, 166 plaintes (pour 92 plaignants) et 150 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique.

Les plaintes les plus récurrentes sont liées aux décollages piste 05 (Le Haillan) pour 23,5%, aux atterrissages piste 29 pour 22,3% (Pessac, Talence, Mérignac) et aux décollages piste 23 pour 18,1% (Saint-Jean d'Ilac, Pessac Toctoucau).

Sur 2018, à fin mai, le nombre de plaintes s'élevait à 155, pour 104 plaignants et 111 demandes d'information. Elles sont principalement liées à l'utilisation plus importante de la piste 11/29 (70% des plaintes) suite à la période de travaux qui a neutralisé le seuil 05 de la piste préférentielle (cf. point 3 ci-dessus). Les plaintes proviennent principalement des communes de Pessac, Mérignac, Talence et Saint-Jean d'Ilac.

### Échanges :

M. GUITTON demande qu'il y ait une réponse systématique aux plaintes.

M. POUGET répond que le service y veille mais qu'il est possible que le délai de réponse soit allongé au vu du nombre de plaintes reçues au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2018.

M. LAGOUARDE relate un événement particulier survenu dans la soirée du 28 juin, lié au survol en basse altitude du quartier de Toctoucau par deux avions ayant généré une nuisance sonore considérable. Il demande un retour sur cet événement en espérant que cela ne se reproduise pas avec les vols de transformation sur Rafale.

M. BONNET, en sa qualité de contrôleur aérien, précise qu'il s'agissait de deux Alfajet en provenance et à destination de la base aérienne de Cazaux. Ces appareils étaient en mission de reconnaissance des points d'entrées en VFR de la plate-forme et à une altitude de 1000 pieds à la demande des pilotes.

### **5. Points évoqués par l'ACNUSA dans son rapport 2017 concernant l'aéroport de Bordeaux - Mérignac**

La présentation est assurée par M. GAUDIERE, Directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest.

Il s'agit d'un point d'information sur les recommandations ou demandes d'étude extraites du dernier rapport de l'Autorité et qui intéressent plus particulièrement la plate-forme de Bordeaux Mérignac :

- ✓ *Recommandation 2013 n° 6* : L'Autorité recommande que, sauf contraintes locales ou circonstances particulières dûment justifiées, sur les plateformes pour lesquelles un couvre-feu n'a pas été institué seuls les avions du chapitre 3 présentant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB soient autorisés à atterrir ou décoller entre 23h et 6h.
- ✓ *Etude 2016 n° 1* : L'Autorité demande au gestionnaire de la plateforme de Bordeaux – Mérignac d'indiquer les compagnies aériennes affectées par un couvre-feu dans la nuit de samedi à dimanche et les considérations économiques, environnementales, et sanitaires, qui selon eux empêcheraient d'instaurer une nuit de repos.

- ✓ *Recommandation 2013 n°7* : l'Autorité recommande l'instauration d'une plage de repos hebdomadaire de 23h à 6h pour les aéroports n'ayant pas mis en place des restrictions nocturnes significatives.

Par ailleurs, sont rappelées les principales actions attendues dans le cadre du programme de l'aéroport concernant la qualité de l'air en référence à l'article 45 de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte consistant à :

- Installer progressivement du 400hz sur les passerelles des halls A et B (2018 à 2020) ;
- ⇒ Rénover les groupes électrogènes et optimiser leur utilisation.

### Échanges :

M. TOURNERIE demande quelles sont les suites données aux recommandations.

M. POUGET précise que certaines de ces recommandations de l'Autorité sont liées aux vols de nuit, lesquels font l'objet d'une attention particulière et d'une implication dans la discussion avec les compagnies.

Par ailleurs, il s'agit de voir dans quelle mesure les points réguliers effectués pour suivre l'évolution du nombre de mouvements et le classement acoustique des flottes pourraient être complétés par des études spécifiques.

Mme MOREAU rappelle que l'aéroport de Francfort a instauré un couvre-feu entre 23h et 5h. Cette disposition est donc possible, sans pour autant pénaliser l'économie. Il s'agit avant tout d'un problème de santé publique et de qualité de vie des populations survolées.

M. GODAIN relève que Bordeaux Mérignac est le seul aéroport à ne pas avoir d'arrêté de restriction nocturne.

M. POUGET fait remarquer que les aéronefs qui fréquentent l'aéroport de Bordeaux ont en grande majorité une marge supérieure à 13 EPNdB et a minima une marge supérieure à 10 EPNdB, ce qui n'est pas forcément le cas sur d'autres plateformes pourtant dotées d'un arrêté de restriction. La négociation peut ainsi constituer dans les faits un outil plus pertinent de régulation des vols de nuit que l'arrêté. De plus la mise en place de ce type de restriction est soumise par la réglementation à la réalisation préalable d'une « étude d'approche équilibrée ». Si ADBM n'y est pas opposé, il reste convaincu que la négociation avec les compagnies reste le moyen le plus pragmatique et efficace.

M. GAUDIERE indique que les décisions concernant de telles mises en place (de type restriction ou autres) seront prises au vu du bénéfice qui pourra en être attendu et qui fera au préalable l'objet d'une analyse.

## **6. Point d'avancement sur les études en départ piste 23**

La présentation est assurée par Mme Anne VINCENT, Chef du Service Exploitation de la Navigation Aérienne du Sud-Ouest (SNA-SO).

Actuellement, l'aéroport de Bordeaux utilise des procédures RNAV (GNSS) basées sur les positionnements satellitaires qui permettent de s'affranchir des moyens au sol et d'avoir un suivi plus précis de la trajectoire nominale. Toutes les pistes en sont équipées pour les arrivées et les départs, sauf pour les départs en piste 11.

Une nouvelle technique de guidage RNAV dénommée « Radius to Fix » permettrait de réduire la dispersion des trajectoires en virage. Elle est peu déployée en France, mais déjà expérimentée à Bordeaux sur un type d'approche particulier en piste 05 (appelé RNAV Visual 05).

La plateforme de Bordeaux Mérignac sera la première au niveau national à être autorisée à l'expérimenter pour les départs.

Néanmoins, les contraintes techniques (les marges de protection de la procédure doivent rester en dehors de l'espace militaire de Cazaux) et réglementaires (sur les rayons de virage) seront fortes pour la conception de ces nouvelles trajectoires. Au stade préliminaire, deux exemples de possibilité de « passage » pour les départs Nord et Sud sont en cours d'étude.

Pour les départs en piste 23 vers le nord, l'objectif est d'optimiser la trajectoire entre Le Las et Saint-Jean d'Illac et de réduire la dispersion des vols sur la trajectoire de référence.

Pour les départs en piste 23 vers le sud, l'objectif est d'éviter le survol de Toctoucau et Pierroton et de réduire la dispersion des vols sur la trajectoire de référence.

Le calendrier proposé par le SNA-SO est le suivant :

- Poursuite de la réflexion sur les différentes trajectoires jusqu'en septembre 2018 ;
- Proposition d'une réunion spécifique avec les représentants en CCE de Saint-Jean d'Illac et de Pessac/Toctoucau avec proposition d'un choix de scénario à approfondir fin octobre ou novembre 2018 ;
- Réalisation des études de faisabilité et des études d'impact environnemental de novembre au printemps 2019 ;
- Présentation d'un scénario finalisé lors d'une CCE en fin de 1<sup>er</sup> semestre 2019.

### Échanges :

M. GODAIN estime que les demandes exprimées par le maire de Saint Jean d'Illac en matière d'élargissement du virage devraient être désormais possibles.

M. GAUDIERE note que c'est une réelle chance pour l'aéroport de Bordeaux d'avoir été autorisé à être le premier site d'expérimentation au niveau national. Les procédures actuelles ne permettent pas de garantir la maîtrise des rayons de virage contrairement à la « Radius to Fix » qui devrait y remédier avec des points de passage définis.

M. LAGOUARDE demande s'il est possible de bénéficier de l'étude complète du SNA-SO avant la réunion d'automne.

Mme VINCENT répond que les éléments de l'étude seront communiqués aux participants de la réunion d'automne et indique que les réflexions et propositions exprimées par le comité de quartier de Pessac Toctoucau, récemment transmises par ADBM, seront examinées.

M. RAYNAL se réjouit que Bordeaux soit retenu comme site d'expérimentation et espère que cela puisse aboutir à terme à une solution pour les riverains survolés. Il félicite M. LAGOUARDE du comité de quartier de Pessac Toctoucau pour le travail accompli sur l'identification des circonstances et de l'origine de l'augmentation des nuisances à Toctoucau. Il souligne enfin que les éléments de calendrier proposés par le SNA-SO sont en adéquation avec ses attentes.

## **7. Point d'information sur les vols de transformation Rafale**

La présentation est assurée par M. GAUDIERE qui précise que ce point d'information fait office de comité de suivi.

Il est tout d'abord rappelé les points suivants :

- pas de vols le week-end, en soirée et la nuit ;
- pas de patrouille de plus de 4 aéronefs ;
- 30% des vols auront lieu dans d'autres espaces aériens et d'autres pistes que celles de Bordeaux Mérignac ;
- sur le plan de l'information, le projet a fait l'objet d'une présentation lors de la CCE du 07 novembre 2017 et à l'ACNUSA le 24 novembre 2017. Un comité de suivi s'est tenu le 23 mars 2018 pour faire état des principales avancées permettant de réduire l'impact du programme pour les populations riveraines de l'aéroport. Enfin, de nombreuses communes ont rencontré les équipes de Dassault Aviation pour une meilleure connaissance du projet.

L'optimisation des trajectoires à l'arrivée sera permise par l'utilisation d'une procédure spécifique des avions de chasse dite au « break » permettant une forte réduction de l'emprise sonore par rapport à une arrivée classique. L'idée est d'être en palier au-dessus des altitudes habituelles d'arrivée des avions de ligne en approche ILS et, une fois à la verticale du terrain, de procéder à une boucle (virage) au-dessus d'une zone non habitée très proche de la piste avant de se poser.

Concernant les départs, la principale source sonore est le bruit d'éjection d'air en sortie de moteur. Les études se poursuivent afin de trouver les meilleurs compromis sur la réduction de la gêne entre d'une part, une montée plus rapide avec une puissance maintenue après le décollage (départ standard) et une montée plus lente dans un premier temps avec moins de puissance (départ optimisé). Naturellement, ce compromis tiendra compte également des contraintes opérationnelles liées au contrôle aérien.

La superposition des empreintes sonores en Lden (Level day, evening, night ou niveau jour, soirée, nuit) permet de comparer les gains relatifs entre les deux types de départ. Elle montre une concentration plus importante des nuisances sur la zone aéroportuaire et une disparition du niveau Lden 70 avec la procédure de départ optimisé. Les études se poursuivent afin d'identifier la faisabilité et les possibilités offertes par ces différentes procédures de départ.

Afin de compléter l'information du public concernant ce projet, la DSAC-SO a produit, sous forme de flyer, une synthèse des avancées concernant les études préalables (version mai 2018).

### Échanges :

M. GUITTON demande si le flyer peut être distribué en mairie.

M. GAUDIERE répond par l'affirmative et ajoute qu'il sera actualisé en septembre prochain.

M. LESTYNEK se félicite de ces avancées.

M. KWIATKOWSKI demande si un mouvement est assimilé à un seul avion ou à plusieurs s'ils volent en patrouille.

M. GAUDIERE précise qu'un mouvement correspond à un avion.

M. LAGOUARDE s'interroge sur la pertinence de l'utilisation de l'indice Lden et non du LaMax (niveau maximum sur une seconde) plus significatif. Il demande par ailleurs si des trajectoires alternatives aux trajectoires commerciales ont été envisagées pour éviter les zones habitées.

M. GAUDIERE indique d'une part, que la piste utilisée par les Rafale sera celle qui sera en service et d'autre part, que les trajectoires seront spécifiques puisqu'elles suivront la procédure dite au « break » pour les arrivées. Concernant les départs, les avions arriveront très vite à 2000 pieds sur des distances courtes pour limiter au maximum la gêne. Enfin, le Lden est utilisé dans ce cas particulier pour déterminer des gains relatifs, l'objectif étant de minimiser les bruits de passage.

M. ARNAL demande quelle garantie ont les riverains que ces contrats ne se répètent pas à l'avenir.

M. GARCIA tient à rappeler qu'il s'agit bien d'une démarche ponctuelle nécessitée par la difficulté de gérer simultanément plusieurs contrats. En cas de futurs contrats, l'armée de l'air aura les capacités de les traiter sur d'autres terrains.

M. BEUVIGNON observe que sur certains terrains militaires, ce sont des approches en « longue finale » et non au « break » qui sont utilisées pour réduire le bruit, notamment en période d'examens du baccalauréat.

M. GARCIA note le point sur le baccalauréat et en tiendra compte pour l'année prochaine.

M. CARLE ajoute que les longues finales peuvent être privilégiées pour éviter au maximum le bruit en fonction de la position géographique des habitations. A Bordeaux, le break permettra de réduire les nuisances car les arrivées se feront à une hauteur plus élevée que lors de l'utilisation de l'ILS et cette procédure aura également l'avantage de réduire le temps pour poser l'avion.

M. BEUVIGNON souhaite une harmonisation de la communication entre le LaMax et le Lden et une information sur les incertitudes de mesure.

Mme MOREAU demande s'il est possible d'élargir les compétences de l'ACNUSA aux vols militaires.

Elle s'insurge, sur le plan personnel, de la vocation même d'un avion de chasse et des conséquences potentielles de son utilisation.

M. SUQUET précise que l'ACNUSA a déjà répondu à cette question.

La préfecture est saisie du projet de vols Rafale de transformation des pilotes qataris et indiens, lequel fait l'objet d'une préparation minutieuse et d'un dialogue permanent.

M. PEREGO demande si des essais ont déjà été effectués et quand les flyers seront disponibles.

M. GAUDIERE mentionne qu'ils ont déjà été réalisés et que les flyers sont disponibles de suite.

M. GODAIN remercie les équipes de Dassault pour leur démarche pédagogique. Il demande de quel côté se feront les breaks.

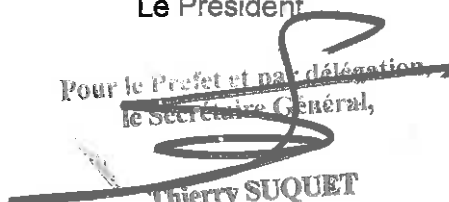
M. GAUDIERE répond qu'ils se feront systématiquement du côté des industries (côté Dassault).

## **8. Questions diverses**

M. PERSONNE remercie M. HOUBRE, à l'occasion de son départ en retraite, après onze années d'animation des relations avec les riverains. Il annonce la nomination à son poste de M. DUPUIS, bien connu de la CCE, et le remplacement de M. DUPUIS au Guichet unique par M. Olivier CABANNE.

\*\*\*\*\*

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

Le Président  
Pour le Prefet et par délégation  
le Secrétaire Général,  
  
Thierry SUQUET