

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

**Réunion du jeudi 3 octobre 2019 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac**

**Étaient présents:**

|   |   |
|---|---|
| <p><b>Présidence :</b><br/>M. Thierry SUQUET – Secrétaire Général<br/>Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions<br/>aéronautiques :</b><br/>M. Stéphane TEULE-GAY – ADBM<br/>Mme Laure BUA – ICTS<br/>M. Laurent FAUROUX – SNCTA<br/>M. Antoine GONCALVES – Dassault Aviation<br/>M. Patrick THIEBAUGEORGES – Air France<br/>M. Michel NAHON – Volotea<br/>M. Nicolas SAUTOT – Ryanair</p> <p><b>Membres au titre des représentants des<br/>collectivités territoriales :</b><br/>M. Alain CHARRIER – Conseil Départemental<br/>M. Franck RAYNAL –Pessac<br/>M. Stéphane MARI – Pessac<br/>Mme Murielle DESORMEAUX –Saint-Jean d’Illac<br/>Mme Caroline HOURTANÉ – Martignas</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b><br/>M. Marcel SOULETTE – CLCV<br/>Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC<br/>Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC<br/>M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA<br/>M. Pierre ARNAL – AEHDCNA<br/>M. Rodolphe MICHELS – Vivre à Mérignac Beutre<br/>M. Dominique LESTYNEK – Fédération des<br/>syndicats de quartiers de Pessac<br/>M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des<br/>syndicats de quartiers de Pessac<br/>Mme Huguette LATECOERE - ARPRAM<br/>M. Loïc GESLIN - ARPRAM</p> | <p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b><br/>M. Gervais GAUDIERE<br/>Mme Séverine FIORLETTA<br/>Mme Raphaëlle INSA<br/>M. Gérald MASCARO</p> <p><b>SNA/SO :</b><br/>Mme Estelle LE GUILCHER<br/>Mme Anne VINCENT<br/>M. Yannick BENAFLA</p> <p><b>SA ADBM :</b><br/>M. Jean POUGET<br/>M. Henri-Marc DUPUIS<br/>M. Olivier CABANNE</p> <p><b>Dassault Aviation:</b><br/>M. Christophe DEPOT</p> <p><b>Invités :</b><br/>Mme Anne WALRYCK – Bordeaux Métropole<br/>M. Pierre DUCOUT – CESTAS<br/>M. Serge SABOURIN – CESTAS<br/>Mme Christine BOST – EYSINES<br/>Mme Emilie MARTIN – Collaboratrice de M.<br/>Eric POUILLAT – Député de la 6<sup>ème</sup><br/>circonscription de la Gironde<br/>M. Benoît SIMIAN – Député de la 5<sup>ème</sup><br/>circonscription de la Gironde<br/>M. Jean Baptiste ROZIER – Collaborateur de M.<br/>Benoît SIMIAN<br/>M. Laurent MEZIANI - Chef pilote Easyjet</p> <p><b>BA106 :</b><br/>Capitaine Eric QUESNOT</p> <p><b>Associations :</b><br/>M. Jean-Luc BEUVIGNON – AEHDCNA</p> |
|---|---|

### Étaient excusés:

M. Pascal PERSONNE – ADBM  
M. Hervé SEYVE – Saint-Jean d'Ilac  
M. Ludovic GUITTON – Le Haillan  
M. Guillaume BOURROUILH-PAREGE – Bruges  
Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO  
M. Eric POUILLAT – Député de la 6<sup>ème</sup> circonscription de la Gironde  
Mme Andréa KISS – Le Haillan

Membres présents (titulaires et suppléants) : 22

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 17

Quorum (présence de 14 membres minimum) : atteint

\*\*\*\*\*

## **1. Ouverture de la séance**

Monsieur Thierry SUQUET, Secrétaire Général de la Préfecture ouvre la séance.

Après un tour de table permettant aux nouveaux membres de se présenter<sup>(\*)</sup>, les points à l'ordre du jour sont abordés.

(\*) : M. Michel NAHON – Volotea, M. Antoine GONCALVES – Dassault Aviation, M. Nicolas SAUTOT– Ryanair, M. Franck RAYNAL – Commune de Pessac, M. Stéphane MARI – Commune de Pessac, Mme Murielle DESORMEAUX – Commune de Saint-Jean d'Ilac, M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac, Mme Huguette LATECOERE - ARPRAM et M. Loïc GESLIN – ARPRAM.

## **2. Point sur le trafic 2018**

La présentation est assurée par M. Stéphane TEULE-GAY, Directeur des Opérations Techniques d'ADBM.

Les évolutions de trafic, y compris celles de nuit, sont présentées successivement en termes de mouvements et de passagers sur l'année 2018 et sur le premier semestre 2019.

Il est à noter :

- Une variation de +4% des mouvements et +9,2% des passagers entre 2017 et 2018 avec une saisonnalité du trafic toujours marquée à Bordeaux;
- Le 1<sup>er</sup> semestre 2019 marque la même tendance à la hausse du trafic (+7,4% de mouvements et +12% de passagers par rapport au 1<sup>er</sup> semestre 2018) ;
- Les mouvements de nuit sont également en hausse (+10,3% en 2018 et +17,8% au 1<sup>er</sup> semestre 2019) ;
- 70% des mouvements de nuit sont toutefois réalisés avant minuit et 65% sont des arrivées ;
- Les arrivées réalisées après minuit sont constituées majoritairement par les retours de la compagnie basée Volotea et par le vol postal dans la plage horaire 02h-03h (hors week-end) ;
- Les départs de nuit sont, quant à eux, concentrés dans la plage horaire 22h-minuit.

M. TEULE-GAY annonce que le vol postal historique réalisé la nuit (décollage de Bordeaux à 22H30 puis retour sur la plateforme à 2H30) a été supprimé depuis le 31 Août 2019 ; Ce qui devrait représenter 550 mouvements environ en moins sur une année pleine.

Échanges:

Mme WALRYCK souhaite que la programmation des vols de nuit soit maîtrisée au regard des troubles du sommeil que les nuisances sonores sont susceptibles de provoquer chez les riverains les plus exposés.

Mme BOST fait la même remarque et insiste sur une meilleure prise en compte du ressenti des riverains.

M. TEULE-GAY répond que l'aéroport reste vigilant sur la programmation des vols de nuit. A titre d'exemple, les 7 nouvelles lignes de Ryanair pour l'hiver 2019 n'impacteront pas la nuit étant donné qu'une seule arrivée est programmée au plus tard à 22h.

Mme PERROMAT note qu'il faudrait également s'intéresser aux décollages entre 22h et 23h.

M. TEULE-GAY rappelle que depuis fin août, le départ du vol postal quotidien (5jours/7) à 22h30 est supprimé.

M. MICHELS trouve les informations sur les vols de nuit intéressantes et demande une communication régulière sur le sujet.

### **3. Bilan des plaintes 2018**

La présentation est assurée par M. Olivier CABANNE, Attaché Relations Riverains d'ADBM.

En 2018, 388 plaintes pour 230 plaignants et 220 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique.

63,6% des plaintes étaient liées à l'augmentation de l'utilisation de la piste 11/29, due principalement à des travaux sur l'aire de retournement de la piste préférentielle côté 05 (du 20 novembre 2017 au 19 avril 2018) et aux conditions météorologiques en juin/juillet. Plus précisément, 47,2% des plaintes ont eu pour origine le survol des communes situées au sud de l'agglomération bordelaise (Bègles, Talence, Pessac et Mérignac) par des aéronefs en phase d'atterrissage en piste 29.

Sur le premier semestre 2019, le guichet unique a traité 273 plaintes (pour 170 plaignants) et 95 demandes d'information. 56% des plaintes ont été générées sur le seul mois d'avril suite à un évènement inhabituel. En effet, durant 9 jours consécutifs, la piste 11 a été mise en service par les contrôleurs aériens en raison d'un vent persistant en provenance du sud-est.

Échanges :

M. MARI demande quels sont les critères qui justifient le choix de la piste.

Mme LE GUILCHER indique que le contrôle tient compte d'un certain nombre de facteurs pour prendre sa décision. A titre d'exemples et de manière non exhaustive, sont pris en considération les conditions météorologiques et les gradients de vent en altitude (lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 nœuds y

compris les rafales), les contraintes opérationnelles, la disponibilité des aides de radionavigation, les travaux de maintenance etc.

M. FAUROUX précise qu'il s'agit d'une question de sécurité des vols et rappelle que les avions se posent et décollent avec un vent de face.

M. RAYNAL s'interroge sur l'augmentation de l'utilisation de la piste 29 et demande si celle-ci est bien corrélée à la météo et aux équipements dont cette piste dispose.

Mme LE GUILCHER rappelle que la notion de rafale (de vent) a été intégrée à partir de 2015 suite à l'évolution des règlementations.

M. FAUROUX ajoute que les deux pistes n'ont pas la même longueur ni les mêmes équipements de navigation aérienne. De plus, la piste 11/29 est limitée en capacité de tonnage et ne peut accueillir de gros porteurs quadrimoteurs. La piste 05/23 reste la piste préférentielle.

M. BEUVIGNON estime, à la lecture de la rose des vents sur 20 ans, que la piste 11/29 devrait être plus utilisée.

#### **4. Présentation de l'étude en départ 23 vers le Sud**

La présentation est assurée par M. Yannick BENAFLA, Chef de la Subdivision Etudes et Environnement du Service de la Navigation Aérienne du Sud-Ouest (SNA-SO).

Rappel :

Il s'agit de répondre à une demande du Syndicat de quartier de Toctoucau, relayée par les élus des communes de Pessac et de Cestas, d'étudier des solutions permettant d'éviter le survol des quartiers de Toctoucau et de Pierroton par les avions en phase de décollage de la piste 23.

Après plusieurs réunions et échanges avec les autorités aéroportuaires, le choix s'est orienté vers une étude de modification des trajectoires des départs RNAV (procédure utilisée par 97% des compagnies) et Conventionnels (procédure utilisée par 3% des compagnies) plutôt que vers une solution utilisant un virage en RF (Radius to Fix).

Il est donc proposé, pour les deux procédures existantes, de déplacer le point de virage à 4 nautiques du VOR BMC (contre 3 nautiques BMC actuellement). Chacune de ces procédures permettant ensuite de se diriger soit vers le sud-est (direction SAU), soit vers le sud (direction VAVIX).

Outre l'éloignement prévu des trajectoires de Toctoucau et de Pierroton, cette proposition permettra de réduire la dispersion des départs RNAV vers SAU et construire les nouveaux départs Conventionnels au plus proche des départs RNAV.

L'étude d'impact sur la circulation aérienne montre :

- un impact visuel positif pour les quartiers situés au sud-ouest de l'agglomération bordelaise;
- un éloignement vers le sud-ouest du nombre d'événements supérieurs à 62 et 65 décibels (NA62 et NA65) à la suite d'une comparaison des enveloppes sonores actuelles et futures;
- un nombre de personnes survolées en baisse sensible avec le critère NA62;
- des distances moyennes parcourues quasiment équivalentes entre les trajectoires nominales actuelles et futures.

Échanges:

M. GODAIN remarque que le décalage du virage à 4 nautiques a été demandé par la commune de Saint-Jean d'Ilac il y a quelques années déjà.

Mme PERROMAT ajoute que son association l'a également demandé mais que le survol de l'espace militaire de Cazaux posait problème.

Mme LE GUILCHER répond qu'il est question ici uniquement des départs vers le sud et non vers le nord. Elle insiste sur le fait que le déplacement du point de virage est permis par l'utilisation de nouvelles techniques de construction RNAV et par l'évolution de la réglementation. Ce qui était encore impossible il y a quelques années est peut-être envisageable aujourd'hui sous certaines conditions.

Le sujet des départs 23 vers le nord ne pourra faire l'objet d'une étude qu'après la mise en service des nouvelles procédures de départ 23 vers le sud.

M. LAGOUARDE rappelle qu'un certain nombre d'étapes ont été franchies depuis la réalisation de la campagne de mesure du bruit. Il espère que ces modifications apporteront une amélioration sensible.

M. RAYNAL remercie l'ensemble des autorités aéroportuaires pour cette démarche collaborative qui a permis aux associations et riverains de Pessac d'avoir un rôle actif dans la recherche d'une solution.

M. DUCOUT tient à préciser que les nuisances sonores ne doivent pas être déplacées de Toctoucau à Pierroton.

M. SABOURIN demande des précisions sur la dispersion latérale et la hauteur des aéronefs au niveau de Pierroton.

M. BENAFLA indique que la dispersion devrait être d'environ 500 mètres de part et d'autre de la trajectoire nominale, pour un gain en hauteur compris entre 200 et 400 mètres selon les conditions (type d'appareil, charge, motorisation, conditions météorologiques...).

M. LESTYNEK demande s'il est possible de mettre en place une station mobile pour mesurer l'évolution de la nuisance sonore à Pierroton.

M. POUGET répond par l'affirmative et propose de réaliser une campagne de mesure de bruit comparative à Pierroton qu'il faudra coordonner avec la date de mise en œuvre effective des nouvelles procédures.

M. RAYNAL souhaite connaître le délai de la mise en place de ces nouvelles procédures.

Mme LE GUILCHER indique qu'elles ne pourront au mieux être effectives qu'après l'été 2020 en fonction des étapes de validation (dont celle de l'ACNUSA) et du délai de publication.

M. GODAIN profite de la présentation de cette étude pour en demander une sur les départs en piste 05.

**Avis des membres de la Commission sur le projet de nouveaux départs (RNAV et CONV RWY 23) vers le sud en piste 23**

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

**5. Présentation des manquements sanctionnables 2018**

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

La DSAC-SO est chargée du contrôle quotidien du respect des procédures « moindre bruit » et le cas échéant, d'établir un procès-verbal de constat de manquement. En cas de manquement avéré, c'est l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) qui prononce une sanction financière à l'égard de la compagnie.

En 2018, 702 déviations de trajectoires ont été détectées puis analysées afin d'écarter celles ayant pour origine des raisons de sécurité. Au final, 31 manquements ont été transmis à l'ACNUSA dont une grande majorité concernant des départs en piste 23.

Lors de la séance plénière de l'ACNUSA du 7 mai 2019, 13 dossiers ont été examinés pour 128 000 € d'amendes.

Enfin, M. GAUDIERE informe les membres de la CCE d'un courrier, adressé par l'Autorité à l'ensemble des plateformes soumises à son contrôle, demandant à la communauté aéroportuaire d'examiner les voies et les moyens permettant de réduire le nombre de manquements.

Échanges:

Mme WALRYCK souhaite connaître la situation de la plateforme bordelaise par rapport aux autres aéroports.

M. GAUDIERE fait remarquer que la comparaison entre terrains a ses limites, chacun disposant de configurations et de procédures propres.

M. BEUVIGNON demande s'il est possible d'établir une correspondance entre les manquements et les plaintes des riverains.

M. GAUDIERE répond par la négative.

M. GODAIN souhaite que les sanctions concernent également les hauteurs de passage des aéronefs qu'il faudrait d'ailleurs imposer selon lui, et demande s'il y a eu des sanctions prises suite à la présentation faite sur les décollages en QFU05 lors d'une CCE précédente.

M. GAUDIERE rappelle que la sanction concerne le positionnement géographique et non l'altitude.

M. ARNAL constate 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. FAUROUX répond que tous les avions peuvent demander à remonter jusqu'au seuil de piste 05 mais qu'il n'y a pas d'obligation.

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

La présentation est assurée par M. GONCALVES de la société Dassault Aviation qui précise que ce point d'information fait office de comité de suivi.

Un bilan du programme des vols CTC Qatar est effectué :

- il y a eu 63 vols du lundi 8 avril au 29 avril 2019 ;
- 67% du trafic a eu lieu sur la piste 05/23 ;
- 24% des vols à l'atterrissage ont utilisé l'ILS (Instrument Landing System) et 76% ont réalisé un break au-dessus des zones les moins urbanisées ;
- 44 réclamations ont été déposées par 26 personnes sur le portail d'écoute créé par Dassault Aviation pour l'occasion.

Les vols CTC Indiens débuteront le lundi 21 octobre 2019 avec une prévision de 1620 mouvements répartis sur 18 mois.

Il est rappelé que la planification des vols sera inchangée par rapport aux vols qataris (pas de vols de nuit, ni le week-end et les jours fériés).

### Échanges:

M. GODAIN estime que le nombre de plaignants ne reflète pas la réalité.

M. BEUVIGNON fait remarquer que le portail d'écoute n'est pas pratique y compris lors de l'inscription obligatoire. Il demande de prendre exemple sur le guichet unique d'ADBM avec la possibilité de déposer facilement une plainte par mail ou par téléphone.

M. GONCALVES se propose de vérifier le paramétrage du site. Il ajoute qu'il faut relativiser le nombre de mouvements prévu, ces mouvements s'étalant sur près de 14 mois et avec un taux très faible comparativement à l'activité commerciale, et que les procédures spécifiques d'arrivée et de départ seront également maintenues afin de minimiser la gêne occasionnée.

Mme BOST admet le caractère exceptionnel de l'opération et les efforts réalisés pour limiter la gêne sonore, mais souligne les effets cumulatifs des nuisances entre celles du Rafale et des aéronefs commerciaux. Elle demande à ce que les éventuels futurs contrats ne s'effectuent pas sur la plateforme bordelaise.

M. GONCALVES 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 devrait avoir les capacités de les traiter sur d'autres terrains.

M. SIMIAN remercie les autorités pour l'organisation de ce comité de suivi et la transparence de l'information sur le sujet.

Il estime qu'il faut être fier de ce fleuron de l'industrie française en faisant toutefois preuve de pédagogie face à l'inquiétude légitime de la population.

Par ailleurs, il attire l'attention sur le fait de ne pas dénigrer le secteur aéronautique qui s'appuie sur les évolutions technologiques et poursuit ses efforts sur le plan environnemental.

M. GODAIN demande à ce que le break soit revu car il a constaté à plusieurs reprises des survols du Haillan lors de l'utilisation de cette procédure.

M. DEPOT explique que lors d'un vol en patrouille, le n°2 gère son approche avec le leader et en coordination avec le contrôle pour maintenir en premier lieu la sécurité des vols ; les enjeux environnementaux sont ensuite pris en considération.

Il rappelle que les pilotes sont en formation et qu'il peut y avoir une dispersion plus importante que prévue lors du virage au break.

M. GONCALVES ajoute que près de 80% des breaks ont respecté la modélisation.

M. GESLIN considère que si cette activité est plus ou moins acceptée par la population de par son caractère temporaire et les retombées économiques qu'elle génère, il existe une appréhension vis-à-vis du développement des vols commerciaux et de l'utilisation de la piste 05.

## 7. Questions diverses

M. DUCOUT préconise l'utilisation de courbes et d'indices pour objectiver le bruit et partager la connaissance.

M. ARNAL propose de réviser le PGS (Plan de Gêne Sonore).

M. GAUDIERE précise qu'une révision ne pourra intervenir qu'après l'approbation du Schéma de Composition Générale (SCG).

M. SOULETTE fait remarquer qu'il est délicat de trouver des solutions qui permettent de satisfaire à la fois ceux qui veulent voyager et ceux qui subissent les nuisances.

Par ailleurs, il suggère d'aborder en commission d'autres enjeux environnementaux (l'usage du plastique est donné en exemple).

M. BEUVIGNON indique être satisfait de la prise en compte de sa remarque concernant la rehausse des mâts des micros au niveau des stations de mesure.

Il souhaite que les informations diffusées dans le bulletin trimestriel destiné aux riverains soient complétées par un indicateur exprimé en Lden (niveau jour/soirée/nuit).

M. DUPUIS informe du remplacement, en juin dernier, des 6 stations de mesure du bruit par du matériel de dernière génération. Il se poursuivra l'année prochaine par la mise en place de nouveaux logiciels de traitement et de visualisation des données.

Une réflexion sera menée pour faire évoluer le bulletin trimestriel une fois effectué le remplacement intégral du dispositif de monitoring.

Mme HOURTANÉ estime que la mesure du bruit doit être complétée par une investigation du ressenti des riverains.

M. BEUVIGNON s'interroge sur les limites de capacité de l'aéroport.

M. TEULE-GAY répond que le seuil de saturation est très éloigné du trafic actuel.

La croissance est liée à un phénomène de rattrapage et à l'essor de Bordeaux, mais elle devrait connaître un ralentissement à compter de 2025.

Il faut toutefois noter que l'évolution des flottes et l'amélioration des trajectoires ont permis de réduire l'impact sonore global ces dernières années.

Mme BOST s'inquiète des effets à long terme du trafic aérien et du trafic de la rocade sur la santé des administrés d'Eysines. Elle annonce qu'une demande d'étude de cohorte a été faite auprès des services de Bordeaux Métropole.

Mme WALRYCK souligne :

- la qualité des échanges avec les autorités aéroportuaires dans le cadre de l'élaboration du PPBE (Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement) de Bordeaux Métropole, soumis actuellement à consultation publique ;
- la volonté de mener des actions expérimentales en mettant en avant le ressenti des populations ;
- la décision d'étudier les impacts des diverses nuisances sur la santé des populations, en collaboration notamment avec l'ARS.

M. LESTYNEK souhaite que l'impact du trafic routier soit pris en compte.

Mme LATECOERE s'interroge sur l'absence de cartographie du bruit aérien intra-rocade.

M. GAUDIERE rappelle qu'il ne s'agit pas d'établir des cartes du bruit intra ou extra rocade. Ces dernières sont standardisées et tiennent compte du trafic, des procédures aériennes, du taux d'utilisation des pistes mais également d'un indice de bruit (Lden). Ainsi, et à titre d'exemple, le fait de se situer à l'extérieur du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) ne signifie en aucun cas absence de survol ou de gêne sonore.

En conclusion, M. SUQUET :

- informe qu'un premier bilan sur les vols de formation des pilotes indiens sera effectué lors du 1<sup>er</sup> semestre 2020 dans le cadre du comité de suivi ;
- propose, pour les prochaines réunions, de s'interroger sur l'articulation entre les différentes orientations de l'aéroport et les enjeux environnementaux ;
- souhaite que les travaux menés au sein de la Commission se poursuivent l'année prochaine dans le même état d'esprit, de dialogue et de transparence.

\*\*\*\*\*

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 la Présidence par délégation,  
le Secrétaire Général

Thierry SUQUET