

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

Réunion du mercredi 21 mars 2012 à l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac

Étaient présents

<p><i>DSAC/SO :</i> M. Alice-Anne MÉDARD M. Philippe BATAILLÉ Mme Raphaëlle INSA</p> <p><i>SNA/SO :</i> M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO Mme Isabelle DESREUMAUX M. Christian GUERER</p> <p><i>SNIA :</i> M. Christian BERASTEGUI</p> <p><i>SA ADBM :</i> M. Pascal PERSONNE M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><i>DREAL :</i> Mme Anne TOURDOT</p> <p><i>DDTM 33 :</i> M. Julien SICOT</p> <p><i>Dassault Aviation :</i> M. Didier DAURIAC</p> <p><i>Air France :</i> M. Patrick THIÉBAUGEORGES</p>	<p><i>Mairies :</i> M. Daniel DOUGADOS – <i>Eysines</i> M. Jean-Claude CONTE – <i>Le Haillan</i> M. Guillaume BOURROUILH PAREGE - <i>Bruges</i></p> <p><i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac :</i> M. Dominique LESTYNEK M. Daniel MARIE-ANNE</p> <p><i>Martignas Environnement :</i> M. Christian MALLARD</p> <p><i>Association haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport :</i> M. Jean-Claude GODAIN M. Michel GROUSSET</p> <p><i>ACNS :</i> M. Michel CLÉMENT</p> <p><u>Invités</u></p> <p><i>AIRAQ :</i> M. Pierre-Yves GUERNION</p> <p><i>AP ILLAC :</i> Mme Chantal PERROMAT</p> <p><i>Mairie :</i> Mme Florence BARADAT – <i>Saint-Médard en Jalles</i></p>
---	--

Était excusé

Conseil régional :
M. Ludovic FREYGEFOND

1. Ouverture de la séance

Mme MÉDARD, Directrice de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest, préside la CCE en qualité de représentante de l'autorité préfectorale.

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

2. Projets du SNA/SO

M. GUERER présente 3 projets de modernisation des procédures qui nécessitent l'avis des membres de la CCE.

Mme MÉDARD propose qu'à l'avenir les présentations soient envoyées aux membres en même temps que la convocation.

2.1 Procédure de départ RNAV piste 05

Ce projet consiste à créer des départs par guidage satellite en piste 05.

L'analyse des flux de trafic de départ actuels montre une grande dispersion des trajectoires au-dessus de 5000 pieds car en pratique les avions sont autorisés à prendre des « directs » une fois cette altitude atteinte.

La mise en place des nouvelles procédures de départ PRNAV piste 05 ne devrait donc pas modifier fondamentalement la répartition des flux autour de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac.

Il n'est pas noté de différence d'impact en termes de survols entre les deux scénarios de départ sud (vers Ensac et vers Sauveterre).

Par ailleurs, la différence d'impact sonore entre les situations actuelle et future reste marginale.

Enfin, la situation future n'impliquera aucune modification pour les communes du Haillan et d'Eysines.

2.2 Procédure d'approche RNAV piste 11

Ce projet consiste à créer des procédures d'approche satellitaire en piste 11.

Il est précisé au préalable que la piste 11 est très peu utilisée et qu'elle ne dispose pas de guidage vertical de type ILS.

Actuellement, deux procédures d'approche existent en piste 11 :

- L'approche à vue (les arrivées sont dispersées) ;
- L'approche au VOR DME (les arrivées suivent un arc DME avant de s'aligner sur l'axe d'approche finale, légèrement décalé par rapport à l'axe de piste pour des raisons de construction de procédure).

L'objectif consiste à mettre en place un guidage satellitaire horizontal (dit LNAV) et vertical (dits LPV et BaroVNAV).

A ce jour, de nombreuses compagnies sont équipées en BaroVNAV et non en LPV, d'où la volonté de mettre en place deux procédures verticales.

Les flux étant faibles, l'impact sonore est négligeable.

L'étude d'impact de population a été réalisée à partir de modèles paramétrés. Elle est à prendre avec beaucoup de précaution même si elle montre une légère diminution de la

population impactée à Martignas en raison de la plus grande concentration des vols en finale dans l'axe de piste.

D'autre part, le nouveau tracé évite, comme actuellement, le survol des populations de Saint-Hélène.

Échanges :

Mme MÉDARD souligne que la modernisation des procédures du SNA est initialement un projet national qui est transposé au niveau local.

M. MALLARD émet des réserves sur la diminution de la population impactée à Martignas au vu de l'accroissement de l'urbanisme.

M. DOUGADOS demande s'il y a une différence de coût entre l'ILS et la PRNAV.

M. FERNANDEZ DE GRADO répond qu'à partir du moment où les satellites sont en place, le coût de la PRNAV devrait être inférieur à celui d'un ILS (mise en place et maintenance). L'objectif à terme est de réduire le nombre d'ILS en France pour avoir des procédures encore plus fiables et plus précises.

M. LESTYNEK demande si la navigation par satellite améliore les descentes continues.

Mme DESREUMAUX répond que tout dépend de l'altitude de croisement entre les arrivées et les départs. Dans le cas de la piste 11, les arrivées peuvent croiser les départs, d'où un plafonnement des descentes.

M. GODAIN fait remarquer que ces modifications n'apportent pas d'amélioration d'un point de vue sonore sur Le Haillan.

2.3 Procédure d'approche GNSS piste 05

Ce projet consiste à créer des guidages dans le plan vertical sur la procédure d'approche GNSS LNAV existante (guidage horizontal par satellite) en piste 05 :

- Guidage vertical par satellite (LPV) ;
- Guidage vertical par baromètre ou sonde altimétrique (LNAV VNAV ou BaroVNAV).

Ces modifications permettraient d'améliorer les minimas d'utilisation de la procédure.

Avis des membres :

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ces 3 projets, Mme MÉDARD demande l'avis des membres de la CCE.

Avis favorables : 5

Avis défavorables : aucun

Abstentions : 3

Calendrier prévisionnel : Ces 3 procédures doivent ensuite être présentées à l'ACNUSA afin que cette autorité formule un avis. En fonction, leur mise en œuvre est prévue fin 2012/début 2013.

3. Information sur les travaux de l'aire de trafic

En préambule, M. PERSONNE rappelle que ces travaux sont intégrés à un programme pluriannuel beaucoup plus important débuté en 2008 appelé SDIB (Schéma Directeur des Infrastructures et de Balisage).

La présentation est assurée par M. HOUBRE.

Les travaux localisés sur l'aire de trafic, entre le terminal Billi et la piste 29, se décomposent de la manière suivante :

- Entrée E6 : démolition de la structure rigide et remplacement par une structure souple. Ces travaux ont débuté le 05 mars dernier.
- Postes de stationnement avion C6- D1 à D4: démolition et redimensionnement de la structure béton ;
- Taxiway W4: la structure béton est remplacée par une structure souple.

L'alimentation du chantier se fait par une piste existante qui traverse la bretelle d'accès au seuil de piste 29 (bretelle Fox) et qui emprunte un cheminement spécifiquement créé pour l'occasion qui traverse un taxiway (taxiway Sierra unité). Ce dispositif condamne ainsi l'utilisation de ce taxiway et l'accès au seuil de piste 29.

Concernant les conséquences opérationnelles : de mi-mai à fin octobre, la piste secondaire 11/29 sera dédiée uniquement à la circulation au sol et interdite aux décollages et atterrissages (sera confirmé par l'Information Aéronautique dans le cadre d'un SUP-AIP).

L'information donnée ce jour en CCE sera également diffusée sur le site de l'aéroport et communiquée aux communes concernées.

Échanges :

M. LESTYNEK demande d'une part, la raison du remplacement de la structure dure par une structure souple et d'autre part, quel sera le dispositif de récupération et de traitement des eaux pluviales.

Concernant la nécessité de ces travaux, M. PERSONNE répond qu'ADBAM annexera au compte rendu un complément de réponse plus précis.

Concernant les eaux pluviales, M. HOUBRE répond que les caniveaux à grilles existants seront remplacés par des caniveaux à fente. Les collecteurs EP rejoindront les réseaux principaux du bassin versant 3 dont la demande d'autorisation de rejet est en cours d'instruction à la DDTM.

Mme MÉDARD propose que l'on fasse le point sur le dossier BV3 lors de la prochaine CCE.

M. DOUGADOS aurait souhaité une réfection de la piste 11/29.

M. PERSONNE rappelle que tous les travaux engagés ne sont pas anodins et qu'ils sont indispensables au bon fonctionnement de l'aéroport.

4. Présentation des résultats de l'étude AIRAQ 2011 relative à la mesure de la qualité de l'air sur et autour de la plate forme aéroportuaire de Bordeaux Mérignac

En préambule, M. BATAILLÉ rappelle que cette étude s'inscrit dans le cadre de la Charte de développement durable de l'aéroport (action 13).

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.

Les missions de l'AIRAQ sont principalement :

- Mesurer et surveiller en permanence la qualité de l'air conformément à la réglementation ;
- Exploiter les données de mesures issues des différentes techniques de surveillance ;
- Prévoir et modéliser pour évaluer la qualité de l'air dans le temps et l'espace ;
- Alerter lors de dépassements des seuils réglementaires ;
- Mener des actions d'informations, de sensibilisation et de communication auprès du grand public et des autres acteurs cibles (administrations, industriels...).

L'étude réalisée sur et à proximité immédiate de l'aéroport a permis d'établir des moyennes annuelles indicatives en NO₂ (dioxyde d'azote) et C₆H₆ (benzène), et de refaire un point d'étape depuis la dernière cartographie datant de 2004.

Les mesures ont porté sur 27 sites dont 18 sites sur la plate forme, 5 sites de fond et 4 sites de proximité automobile.

Les observations pour ces deux polluants réglementés se rejoignent en grande partie :

- Des niveaux plus élevés en situation de proximité automobile ;
- Des niveaux équivalents en situation de fond et sur l'aéroport à l'exception d'un site situé sur la plate forme sous influence industrielle ;
- Une surconcentration à proximité immédiate des pistes décroissant très rapidement au fur et à mesure que l'on s'éloigne des pistes ;
- Le respect de la valeur limite annuelle sur tous les points de mesure.

Concernant le dioxyde d'azote :

- Une influence majoritaire du trafic automobile ;
- Une tendance à la baisse en situation de fond durant ces dernières années, alors que les niveaux en situation de proximité automobile sont à la hausse ;
- Des niveaux inférieurs, en situation de fond et de proximité automobile, à ceux relevés sur les stations fixes d'AIRAQ de l'agglomération bordelaise.

Concernant le benzène :

- Une tendance à la baisse quelque soit la typologie de la station, avec des niveaux au moins deux fois plus faibles en 2011 par rapport à 2004 (hormis un site situé sur la plate forme sous influence industrielle) ;

En conclusion, le dioxyde d'azote et le benzène ayant des sources multiples, il apparaît difficile d'isoler l'impact de l'aéroport sur les concentrations dans l'air ambiant.

Au vu des observations réalisées, celui-ci n'est pas majoritaire sur les zones riveraines de la plate forme, majoritairement sous influence du trafic automobile et du secteur résidentiel.

L'étude complète est disponible sur le site www.airaq.asso.fr dans la rubrique publications.

Échanges :

M. THIÉBAUGEORGES indique qu'à ce jour, l'utilisation des APU (moteur auxiliaire embarqué) est nécessaire pour fournir de l'électricité aux avions au sol faute d'installation d'équipements plus respectueux de la qualité de l'air.

Mme MÉDARD précise que cela sous entend la mise en place de groupes de distribution électrique 400 HZ.

M. PERSONNE fait remarquer que la mise en place d'une telle installation est complexe et qu'il faut tenir compte d'un ensemble de paramètres, de contraintes et de coûts. Néanmoins, ADBM est en phase d'étude avec les partenaires concernés.

M. LESTYNEK, à la suite de la présentation d'AIRAQ, note des niveaux plus élevés au point n°27 situé sur la zone aéroportuaire.

M. GUERNION précise que le site n°27 correspond à une mesure faite à proximité immédiate d'un hangar à peinture. Cependant, au vu des résultats observés sur les autres sites entourant cette zone, aucun impact n'est attendu pour les riverains les plus proches de ce site.

M. MARIE-ANNE profite de l'occasion pour rappeler que les aquitains sont invités à s'exprimer sur le projet de Schéma Régional Climat Air Énergie d'Aquitaine (SRCAE) soumis à la consultation publique.

Mme TOURDOT confirme que la consultation est en cours (du 1^{er} mars au 30 avril) et que toutes les informations sont disponibles sur le site de la DREAL Aquitaine.

M. DOUGADOS remarque que l'on ne peut que se féliciter des résultats présentés par AIRAQ.

Cependant, les administrés s'interrogent sur l'origine des suies qu'ils trouvent sur leur mobilier de jardin ou leur toiture.

M. GUERNION apporte des précisions sur plusieurs points :

- dans le cadre des études menées sur l'aéroport depuis plus de 10 ans, 13 polluants réglementés ont été mesurés. Le 14^{ème} le sera cette année puisque une étude est en cours sur les HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) ;

- AIRAQ a réalisé en 2011 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 suie, quant à elle, n'est pas définie par la réglementation même si elle peut contenir des polluants réglementés (HAP en particulier).

De manière générale, on distingue les particules par leur taille.

Les particules les plus fines de diamètre inférieur à 10 µm et à 2,5 µm (notées respectivement PM10 et PM2,5) sont 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 (notion de « suies »).

Des travaux sur le sujet sont menés au niveau national (recherche fondamentale) mais il n'y a rien d'opérationnel aujourd'hui. AIRAQ suit cependant avec attention ces travaux, afin

d'étudier à terme une application en Aquitaine et en particulier, sur ou à proximité de l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac.

M. LESTYNEK estime que le problème est dans le cumul et l'interaction entre les différents polluants.

M. GUERNION précise que le cumul de pollution est pris en compte dans la réglementation.

M. GODAIN fait part de la difficulté de nettoyer les toitures qui noircissent très vite.

M. GUERNION indique que la problématique des suies n'est pas spécifique aux communes situées proche des aéroports et cite à titre d'exemple des sources majeures de pollution tels que le chauffage au bois (domaine domestique) ou encore le transport routier.

5. Questions diverses

Concernant la charte :

M. PERSONNE note une progression dans la réalisation des actions de la charte.

M. BATAILLÉ propose, lors d'un prochain comité de suivi, de préciser action par action si l'objectif a été atteint.

Mme MÉDARD rappelle que l'échéance de la charte est fin 2013.

Concernant le trafic :

M. DOUGADOS :

- fait part de son insatisfaction concernant la problématique des décollages en piste 05 qui n'aboutit sur aucun compromis;
- demande, à nouveau, à ce que les statistiques de trafic de ces dernières années soient présentées en fonction des différents types de mouvements (commerciaux, non commerciaux, militaires...);
- demande ce qu'il en est des vols de nuit sur la plate forme.

Mme MÉDARD répond que les vols de nuit sont un sujet clairement identifié par l'ACNUSA et qu'une réflexion est en cours au niveau national.

M. HOUBRE en référence au dernier rapport de l'ACNUSA, ajoute qu'il faudra trouver une approche globale pour que tous les aéroports aient les mêmes données pour une meilleure représentativité des indicateurs.

Concernant les procédures :

M. GUERER informe que l'expérimentation de la descente continue en piste 23 débutera en juin prochain et que la modification de la carte environnementale approche à vue en pistes 05 et 11 sera publiée dans l'AIP (Information Aéronautique) le 31 mai prochain.

Concernant l'accessibilité :

M. LESTYNEK constate que l'aéroport continue de construire des parcs autos.

M. PERSONNE répond que l'extension du parking P4 correspond à une nécessité. L'aéroport doit continuer à accueillir ses clients dans de bonnes conditions en attendant la réalisation de projets d'acheminement en transport en commun par voie routière (de type BHNS) ou ferrée, dont la visibilité est nulle à ce jour.

Pour l'heure, la mairie de Pessac propose d'expérimenter une liaison par bus sur voies existantes entre le futur pôle multimodal de Pessac Alouette et l'aéroport.

Même si ce projet répond partiellement aux objectifs, l'aéroport le défendra avec ses partenaires, dont la SNCF, et tous ceux qui le souhaitent.

M. LESTYNEK estime que cette expérimentation devrait être portée par la CUB.

Il 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.
- Le développement des liaisons de banlieue à banlieue.

M. GROUSSET demande si des statistiques existent sur la provenance des clients qui utilisent les parcs autos.

M. PERSONNE répond qu'il s'agit plutôt de résultats d'enquêtes.

Concernant l'ACNUSA :

M. GODAIN estime que l'ACNUSA, dans son dernier rapport, a montré une certaine agressivité envers la DGAC sur le thème des amendes administratives.

Mme MÉDARD affirme que l'ACNUSA est une Autorité extrêmement importante avec laquelle il est primordial de dialoguer pour progresser.

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

La présidente,



Alice-Anne MÉDARD

Pièces jointes : Supports de présentation

Complément de réponse apporté par ADBM hors réunion concernant les travaux sur les aires de trafic :

- Les zones concernées sont soit des dalles réalisées juste après la guerre (aire D) comportant de nombreux départs de matériaux, soit des dalles avec des malfaçons (E6), le tout se traduisant par un mauvais indice de service. Dans tous les cas, cela représente un danger d'ingestion d'objets indésirables (FOD en anglais) dans les réacteurs d'avions. Par ailleurs, ces dalles ne sont plus dimensionnées pour les types d'appareils que l'aéroport accueille actuellement.
- La technique utilisée consiste à casser les dalles concernées, à terrasser la zone sur 2m environ, à utiliser le concassé des dalles en fond de fouille, à apporter un peu de GNT (Grave Non Traitée), puis à faire la couche de roulement en BBA (Béton Bitumineux Aéronautique). L'aéroport profite de ces travaux pour refaire les réseaux d'assainissement (caniveaux à fente) et créer un réseau multitubulaire. La chaussée souple est privilégiée au niveau des bretelles et taxiways (rapidité d'exécution et facilité de réparation), la chaussée rigide est réservée aux zones de stationnement soumises au poinçonnement.

