

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

Réunion du 26 novembre 2010 à la Préfecture de la Gironde

Étaient présents

<p><i>Préfecture de la Gironde :</i> Mme Isabelle DILHAC Mme Hélène SALLES</p> <p><i>DSAC/SO :</i> Mme Alice-Anne MEDARD M. Christophe MORNON M. Philippe BATAILLÉ</p> <p><i>SNA/SO :</i> M. Christian GUERER M. Jean-Louis AMELINEAU</p> <p><i>CRNA/SO :</i> M. Jean-René NIVOIX</p> <p><i>SA ADBM :</i> M. Pascal PERSONNE M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><i>Dassault Aviation :</i> M. Christophe LOUSTALAN</p> <p><i>Air France :</i> M. Patrick THIEBAUGEORGES</p> <p><i>DDTM 33 :</i> M. Christian BERASTEGUI VIDALLE</p> <p><i>DREAL :</i> Mme Anne TOURDOT</p>	<p><i>Conseil Général :</i> M. Jacques FERGEAU</p> <p><i>Mairies :</i> M. Jean-Alain BOUYSSOU – <i>Le Haillan</i> M. Jean-Claude CONTE – <i>Le Haillan</i> M. Daniel DOUGADOS – <i>Eysines</i></p> <p><i>Associations :</i> <i>CLCV :</i> M. Marcel SOULETTE</p> <p><i>Fédération des syndicats de quartiers de Pessac :</i> M. Dominique LESTYNEK</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</p> <p><u>Invités</u></p> <p><i>ACNUSA :</i> Mme Ghislaine ESQUIAGUE</p> <p><i>SIJALAG :</i> M. Joël EOCHE</p> <p><i>AP ILLAC :</i> Mme Josiane LOUBIAT</p>
--	--

1. Ouverture de la séance

Mme DILHAC, Secrétaire Générale de la Préfecture de la Gironde, accueille les membres de la CCE et ouvre la séance. L'ensemble des participants est remercié pour le travail réalisé depuis le début de l'année sur le projet de charte de développement durable 2010-2013 ; outil essentiel pour continuer de progresser au-delà du volet réglementaire.

2. Validation de la charte de développement durable de l'aéroport de Bordeaux Mérignac

La présentation des 32 actions proposées dans la charte est assurée par M. BATAILLÉ.

Échanges:

Action 17 « Autres bassins versants : en partenariat avec le SIJALAG, coordonner et poursuivre les analyses sur les rejets des eaux de surface des exutoires Magudas et Hestigeac ».

M. LESTYNEK propose qu'une étude hydrologique complète soit effectuée.

Action 18 « Établir une cartographie du milieu naturel de l'aéroport »

M. FERGEAU souhaite que cette action soit l'occasion de détecter les zones humides.

Action 27 « Promouvoir l'extension jusqu'à l'aéroport d'un transport en commun en site propre de type BHNS (bus à haut niveau de service) qui, au terme de cette charte pourra évoluer vers une solution sans rupture de charge ».

M. LESTYNEK désapprouve le BHNS (problème de la rupture de charge).

Il formule deux souhaits :

- Ajouter, dans l'objectif de cette action, l'interconnexion de la plate forme « avec les lignes A et B du tramway », pour que ce nouveau réseau puisse bénéficier également aux populations et activités desservies dans le secteur ;
- Compléter l'indicateur par la « réalisation d'une étude de jonction des lignes A et B du tramway sur la zone aéroportuaire ».

M. MALLARD demande si l'indicateur de cette action ne peut pas être complété par le nombre de véhicules entrant sur les parkings de l'aéroport.

M. PERSONNE répond qu'il ne s'agit pas simplement d'acheminer les passagers mais de répondre à un besoin beaucoup plus large.

M. BOUYSSOU regrette que l'aéroport ne soit pas desservi par un moyen de transport collectif transversal (il est fait référence à la liane 11).

M. LESTYNEK indique que la CUB a engagé le processus de suivi du nouveau réseau de TC pour une modification courant 2011.

Action 29 « Réaliser une étude sur la connexion de l'aéroport avec le réseau ferré ».

M. PERSONNE rappelle, sur les actions 27 et 29, que l'aéroport s'est rapproché de la SNCF pour réaliser une étude permettant d'actualiser des tracés potentiels de lien ferré jusqu'à l'aéroport.

M. DOUGADOS estime que la desserte des zones d'habitations est prioritaire (en référence au quadrant Nord Ouest) à celle des zones d'emplois.

Action 30 « Poursuivre le développement de l'observatoire des permis de construire en zone de bruit ».

M. LESTYNEK fait remarquer que les autorités locales peuvent être beaucoup plus restrictives que la réglementation en matière d'autorisation de construire.

Action 31 « Mettre en place un partenariat avec les services instructeurs des permis de construire des communes incluses dans le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) ».

M. LESTYNEK soulève la question des restructurations des services de l'État qui se traduisent par le non remplacement ou la diminution du personnel en charge de certains dossiers.

M. BERASTEGUI informe que son service sera bientôt intégré à la DGAC. Une nouvelle organisation sera à mettre en place pour la réalisation de cette action.

3. Les statistiques de trafic - DGAC

La présentation est assurée par M. BATAILLÉ.

→ L'origine des statistiques de mouvements :

Une application détecte automatiquement les décollages et les atterrissages (application DADA) ; les informations recueillies sont envoyées au système informatique de gestion des mouvements aéroportuaires (logiciel SIGMA) qui génère pour chaque mouvement un STRIP (morceau de carton retraçant un certain nombre d'informations); l'ensemble des strips est ensuite incorporé dans des fichiers qui servent à alimenter les statistiques de mouvements de la DGAC et les statistiques de facturation d'ADBM.

Les statistiques de trafic de 1990 à 2010 sont jointes au présent compte-rendu et répondent à la demande exprimée par des membres de la CCE.

Concernant les mouvements réalisés en piste 05, les statistiques montrent une augmentation à compter de 2004 (avec 2 pics en 2005 et 2010 pour cause de travaux sur les infrastructures aéroportuaires).

Les réductions successives des limites de vent arrière sont des facteurs pouvant expliquer en partie cette augmentation.

→ Le système ELVIRA (Enregistrement Lecture et Visualisation d'Enregistrement Radar) :

Le système ELVIRA est un équipement d'enregistrement et de rejeu des situations radar couplé à des fonctions de trajectographie, d'analyse et de statistiques.

Installé en novembre 2010 à la DSAC/SO, il est une source supplémentaire de comptabilisation des mouvements et servira en 2011 à l'étude systématique des trajectoires en coordination avec le SNA-SO.

Échanges :

M. GUERER rappelle que lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée prioritairement jusqu'à une composante de vent traversier de 25 nœuds. Le QFU 23 est préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 nœuds.

Il insiste sur la difficulté d'appréhender le vent qui peut être complètement différent au sol (information donnée par Météo France) et dans les basses couches (information donnée par les pilotes en approche grâce à leur FMS – Flight Management System).

Le vent peut donc être pénalisant sans pour autant que l'on s'en rende compte au sol.

Il précise que ce point sera abordé lors d'une réunion prévue prochainement avec Météo France.

M. THIEBAUGEORGES ajoute qu'il faut également tenir compte des caractéristiques de chaque appareil (comportements différents en situation de vent arrière).

M. NIVOIX fait remarquer que les pilotes, pourtant acteurs essentiels, ne sont toujours pas représentés en réunion.

4. L'action sur la limite de vent arrière (5 nœuds)

Les conditions d'utilisation de la piste 05 et plus particulièrement la détermination de la limitation de la composante de vent arrière à 5 nœuds suscitent des réactions.

M. BATAILLÉ propose un certain nombre d'actions qui apporteront des éléments de compréhension tels que les procédures appliquées sur d'autres aéroports, les consignes opérationnelles des compagnies aériennes, les manuels techniques des constructeurs.

Échanges :

M. DOUGADOS regrette la dégradation du consensus entre l'aéroport et sa commune qu'il constate en raison de l'augmentation des plaintes en mairie et la création d'association. Il relève un manque de communication sur les baisses successives des composantes de vent arrière, une augmentation des décollages en piste 05 et une crainte sur l'évolution du trafic en première partie de nuit (22h à minuit).

Mme DILHAC souligne qu'il faut différencier la démarche de la charte d'autres démarches plus globales.

Le processus de concertation entamé depuis le début de l'année sur la charte attend à présent une réponse commune.

Il est évident que cette charte ne résout pas tous les problèmes mais c'est un outil essentiel pour progresser.

Mme MÉDARD indique que la piste 05 est devenue un sujet majeur.

La charte permettra de continuer les discussions et de suivre les avancées y compris pour toutes les autres pistes.

Néanmoins, il ne faut pas occulter le travail effectué par les autorités aéroportuaires pour lever certains doutes et apporter des éléments de compréhension à la situation actuelle.

M. PERSONNE précise, concernant le trafic de la plate-forme, qu'il a diminué entre 2000 et 2010 (plus de 73000 mouvements en 2001 pour un peu moins de 63 000 en 2009). Le développement du trafic commercial est plutôt vertueux dans la mesure où il se fait tendanciellement sur des modules plus importants avec de meilleurs taux de remplissage.

Concernant le trafic de nuit, la tendance est à la baisse (un peu plus de 4000 mouvements en 2000 pour 3325 en 2009 tous trafics confondus). Le trafic réalisé entre 22h et minuit représente environ 75% des mouvements de nuit.

M. LESTYNEK insiste sur la nécessité d'une meilleure information des riverains en s'appuyant sur des éléments objectifs.

M. NIVOIX propose aux élus que des réunions soient organisées dans les mairies après signature de la charte.

Mme ESQUIAGUE constate une avancée dans la démarche de concertation, de dialogue et de compréhension de sujets parfois très complexes. Cette démarche porte ses fruits et il faut la poursuivre.

Le rôle du Comité de Suivi (action 1) sera très important.

M. GODAIN estime qu'il faut traiter les problèmes en profondeur (revoir le critère de priorité de la piste principale et les hauteurs de passage au décollage).

M. BOUYSSOU demande qu'un objectif de diminution des décollages en piste 05 soit étudié (sans quantification) étant donné qu'il existe un consensus sur ce sujet.

M. MORNON attire l'attention sur le fait de ne pas transférer la problématique sur d'autres populations.

Mme DILHAC précise qu'il s'agit d'examiner la possibilité de diminuer les décollages en piste 05 (dans quelle mesure, pour quels effets attendus, pour quels effets induits).

M. LESTYNEK rappelle que l'objectif est d'impacter le moins de population possible au global.

Suite aux échanges sur la piste 05 :

M. BATAILLÉ propose de rajouter une action.

Mme DILHAC suggère plutôt de compléter l'objectif de **l'action 8 « Poursuivre les actions visant à faire respecter les procédures moindre bruit »** afin de mieux prendre en compte la problématique de la piste 05.

5. Questions diverses

Les questions diverses et remarques sont relatives au projet de charte.

Concernant l'introduction de la charte :

M. LOUSTALAN est surpris par le nombre d'actions techniques proposées dans la charte. Afin d'en faciliter la communication, il propose que les principaux objectifs soient clairement exposés dans l'introduction.

Concernant le suivi des actions :

M. MALLARD propose l'établissement d'une fiche de suivi par action.

M. HOUBRE répond que la charte constitue un cadre général relativement ouvert et que chaque action sera déclinée en sous actions précisant les opérations à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs.

Concernant les nuisances sonores :

M. SOULETTE demande un effort sur la limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée.

M. BATAILLÉ précise que ce point est déjà mentionné dans les procédures « moindre bruit ».

M. FERGEAU rappelle son souhait de faire modifier les procédures de décollage en piste 23 (altération de cap et recul d'un nautique du virage) et retient la proposition d'une réunion en mairie pour présenter la charte aux riverains.

Concernant les bassins versants :

M. EOCHÉ souhaite que les mots « Magudas et Hestigeac » soient supprimés de **l'action 17 « Autres bassins versants : en partenariat avec le SIJALAG, coordonner et**

poursuivre les analyses sur les rejets des eaux de surface des exutoires Magudas et Hestigeac » car l'action du SIJALAG concerne tous les cours d'eau.

M. HOUBRE précise que cette action est limitée à l'Hestigeac et au Magudas parce que les autres rejets intéressent des réseaux gérés par la CUB. Cependant, il est possible de remplacer les noms des exutoires par « milieu naturel ».

M. FERGEAU demande une surveillance particulière du bassin versant ouest (bassin n°4).

Concernant le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial)

M. MALLARD demande si l'aéroport est représenté dans les réunions.

Mme MÉDARD et M. BATAILLÉ répondent que des réunions de travail avec le SYSDAU (syndicat mixte en charge du SCOT) sont prévues afin de défendre la spécificité de l'aéroport. L'aéroport a écrit très récemment au SYSDAU pour que la zone aéroportuaire, en qualité de grand équipement structurant, soit mieux prise en compte dans le projet de SCOT.

En conclusion, Madame DILHAC demande :

- de compléter l'objectif de **l'action 8 « Poursuivre les actions visant à faire respecter les procédures moindre bruit »** afin de mieux prendre en compte la problématique de la piste 05 ;
- d'envoyer rapidement la charte modifiée ;
- de procéder à la signature.

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

Le président,

Isabelle DILHAC

Pièces jointes :

- Supports de présentation