

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

Réunion du vendredi 12 juin 2015 à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

**Étaient présents**

<p><b>Présidence :</b> M. Jean-Michel BEDECARRAX - Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions aéronautiques :</b> M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Pascal BONNET – SNNA-FO M. Pascal DUCHÊNE – Air France M. Patrick THIÉBAUGEORGES – Air France M. Pascal PERSONNE – ADBM M. Stéphane TEULE-GAY – ADBM M. Christophe LOUSTALAN – Dassault Aviation</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</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC M. Jean-Claude GODAIN - AEHDCNA M. Pierre ARNAL - AEHDCNA M. Daniel MARIE-ANNE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Christian MALLARD – Martignas Environnement M. Jérôme PEScina – Martignas Environnement</p>	<p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Pascal REVEL M. Christophe MORNON M. Patrick TOUZINAUD Mme Raphaëlle INSA</p> <p><b>SNA/SO :</b> M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO M. Erwann LUCAS</p> <p><b>SNIA :</b> M. Serge SAINT-JEAN Mme Francine DEVERGE</p> <p><b>SA ADBM :</b> M. Pascal HOUBRE M. Henri-Marc DUPUIS</p> <p><b>DDTM 33 :</b> M. Julien SICOT</p> <p><b>BA106 :</b> Lt-CI Yann DAVIES M. Morgan LE PERROT Mme Isabelle MARTIN</p> <p><b>GTA :</b> Cdt Ludovic ROUGNON-GLASSON</p>
---	---

**Étaient excusés**

Mme Régine MARCHAND – Conseil Régional  
M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac  
M. Ludovic FREYGEFOND – Conseil Régional  
M. Philippe GUITTET – Europ Airpost  
M. Philippe DAGNEAU - Martignas

Membres présents (titulaires et suppléants) : 17

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) : 13

Quorum (présence de 9 membres minimum) : atteint

## **1. Ouverture de la séance**

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

## **2. Actualités de la plateforme**

M. PERSONNE débute par l'extension de l'aérogare Billi devenu trop exigü pour accueillir les passagers low cost de plus en plus nombreux.

M. TEULE GAY détaille les transformations opérées avec la création d'un nouveau bâtiment dans lequel sont transférées les arrivées. L'espace ainsi dégagé dans le bâtiment existant est dédié intégralement aux départs et permet d'augmenter la capacité de 50%.  
Une deuxième phase de travaux, prévue jusqu'à début 2016, permettra de réaménager les zones inspection filtrage et les commerces dans la zone départ.

M. PERSONNE fait ensuite le point sur les ouvertures de lignes en 2014 dont une importante sur Istanbul par Turkish Airlines, désormais reliée quotidiennement à Bordeaux. En 2015, la grande majorité des ouvertures sont saisonnières avec la dernière en date sur Athènes par Aegean. La balance reste très largement positive entre les ouvertures et les fermetures de lignes.

M. TEULE GAY termine l'actualité de la plateforme par la mise en service prochaine de la STEP (station de traitement des eaux pluviales) du bassin versant n° 3 de l'aéroport. Les travaux ont débuté l'année dernière avec dans un premier temps un réaménagement des bassins Météo et Cassin puis la construction de l'unité de traitement côté Cassin.  
La mise en service est prévue courant septembre en totale compatibilité avec les exigences de débit et de qualité fixées par l'arrêté préfectoral.

## **3. Concertation publique de Bordeaux Métropole concernant la desserte en transport en commun de la zone aéroportuaire**

M. PERSONNE indique que l'objet de la concertation comporte 4 objectifs, dont 2 majeurs (objectifs n°1 et 2) :

- Objectif n°1 : Créer une liaison structurante entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et Bordeaux centre par la mise en place d'un transport en commun en site propre relié au réseau Tram-bus ;
- Objectif n°2 : Créer une liaison en transport en commun performant entre la zone d'activité aéroportuaire de Mérignac et le réseau ferroviaire ;
- Objectif n°3 : Restructurer le réseau de bus au droit de la zone aéroportuaire après intégration des précédentes liaisons ;
- Objectif n°4 : Améliorer les aménagements en faveur des modes doux.

Un dossier de présentation du projet est disponible dans les mairies (Le Haillan, Mérignac, Bordeaux et Pessac) ou sur le site internet de Bordeaux Métropole. Les contributions à la concertation sont possibles jusqu'en septembre prochain.

M. HOUBRE précise que chaque objectif comporte plusieurs partis d'aménagement. Il les détaille pour les 2 objectifs majeurs :

Pour l'objectif n°1 :

- parti d'aménagement 1-1 : Mode tramway voie double entre l'aéroport et la station de tramway ligne A «Quatre chemins »;
- parti d'aménagement 1-2 : Mode tramway voie unique entre l'aéroport et la station de tramway ligne A «Quatre chemins »;
- parti d'aménagement 1-3 : Mode bus à haut niveau de service (BHNS) bidirectionnel entre l'aéroport et la station de tramway ligne A »Quatre chemins »;
- parti d'aménagement 1-4 : Mode bus à haut niveau de service (BHNS) entre l'aéroport et la Place des Quinconces;
- parti d'aménagement 1-5 : Transport par câble entre l'aéroport et la station de tramway ligne A «Quatre chemins».

Pour l'objectif n°2 :

- parti d'aménagement 2-1 : Liaison bus entre l'aéroport et la halte ferroviaire Mérignac Arlac;
- parti d'aménagement 2-2 : Liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade;
- parti d'aménagement 2-3 : Liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette par la forêt du Bourgaillh.

L'Aéroport de Bordeaux Mérignac (ADB) a rédigé un mémoire et a pris une position concernant les 2 objectifs majeurs :

Pour l'objectif n°1, ADBM est favorable au parti d'aménagement 1-1 (mode tramway voie double entre l'aéroport et la station de tramway ligne A «Quatre chemins »). Les atouts de ce mode sont principalement l'absence de rupture de charge, son confort, sa capacité, son image, la garantie du temps de parcours, son caractère plus respectueux de l'environnement.

Pour l'objectif n°2, ADBM est favorable au parti 2-2 (Liaison bus entre l'aéroport et la gare de Pessac Alouette France par la rocade). Les atouts de ce mode sont principalement la rapidité de sa mise en œuvre pour la solution empruntant la rocade, son adéquation avec les analyses de besoins de déplacement et d'interconnexion des réseaux, les multiples possibilités de liaison avec les dessertes TER existantes, un temps de parcours en direction de la gare performant et un coût global acceptable.

M. PERSONNE ajoute, concernant l'accessibilité et particulièrement les conditions de circulation routière, que suite à une étude de « diagnostic partagé » réalisée avec la CUB en 2014 et une enquête origine/destination des véhicules empruntant les principaux ronds points d'accès à la zone aéroportuaire, Bordeaux Métropole a décidé d'améliorer le fonctionnement des 2 principaux échangeurs d'entrée de zone (ceux de l'avenue René Cassin et celui de l'avenue de l'Argonne) en doublant les voies d'injection de chaque branche des ronds points. En complément, au niveau du rond point avenue Roland Garros/avenue de l'Argonne, est prévu la réalisation d'une bretelle d'accès directe permettant de faciliter le trafic vers Saint-Jean d'Illac. Les travaux sont prévus durant cet été (juillet/août).

Ces aménagements de court terme ne constituant pas une réponse à moyen/long terme aux problèmes de desserte routière de la zone aéroportuaire, Bordeaux Métropole a confié en mai dernier au cabinet Transitec une autre étude dite « schéma cible grand secteur aéroportuaire ».

Son objectif est d'améliorer durablement les conditions de déplacement tous modes confondus sur le secteur aéroportuaire (secteurs compris dans les communes de Mérignac, Le Haillan et Saint-Médard) et de faire en sorte que tout point de ce territoire soit accessible en ¼ d'heure depuis n'importe quel autre point de ce même territoire.

Afin de fluidifier durablement la circulation routière, l'aéroport considère comme prioritaire la réalisation d'ouvrages de franchissement de type passage supérieur/inférieur au niveau des principaux ronds points d'accès à l'aéroport.

Échanges sur le 1er point à l'ordre du jour :

Mme MOREAU estime que l'extension de l'aérogare Billi doit se faire de manière mesurée eu égard aux problématiques environnementales.

M. PERSONNE précise que la démarche de l'aéroport est plutôt vertueuse dans la mesure où le nombre de passagers a progressé de +7,1% en 2014 alors que les mouvements d'avions ont été limités à +1,9% après deux années de baisse.

Sur les 5 premiers mois de 2015, la progression des mouvements est plus ou moins du même ordre (+1,6%).

M. GODAIN constate que le trafic augmente légèrement mais que la taxe consacrée à l'aide à l'insonorisation diminue.

M. REVEL fait remarquer que les progrès réalisés dans le domaine de l'aviation se constatent sur le long terme avec une diminution des nuisances et des émissions grâce aux évolutions technologiques.

Concernant l'aide à l'insonorisation, il y aura effectivement une diminution des ressources à compter de cette année avec un stock de dossiers qu'il va falloir gérer. Le point positif est la réalisation prochaine des travaux d'insonorisation des 106 logements collectifs de la résidence Edmond Rostand II au Haillan.

Échanges sur le 2ème point à l'ordre du jour :

M. SEYVE souhaite que le périmètre du « schéma cible grand secteur aéroportuaire » soit élargi à la commune de Saint-Jean d'Illac touchée par les engorgements routiers actuels.

M. MALLARD demande également à ce que ce périmètre soit élargi à la commune de Martignas.

M. BEDECARRAX indique que rien n'interdit aux communes intéressées de se manifester directement auprès de Bordeaux Métropole et de Transitec.

#### **4. Bilan 2014 du guichet unique de traitement des plaintes de l'aéroport**

M. DUPUIS présente le bilan des plaintes et des demandes d'informations sur 2014.

Les principales plaintes ont résulté :

- majoritairement de l'utilisation de la piste 05 dans le sens des décollages (la gêne étant plus importante particulièrement au Haillan dans cette configuration par rapport à celle ressentie lors des atterrissages piste 23) ;
- de l'utilisation de la piste 29 dans le sens des atterrissages (les approches finales survolant une partie de l'agglomération sud de Bordeaux) ;
- et enfin de l'utilisation de la piste 23 dans le sens des décollages vers le nord (certains appareils, tout en restant dans l'aire de protection de la procédure, tangentent la partie ouest du bourg de Saint-Jean d'Illac générant plus de nuisances).

De manière générale, les riverains ont demandé à ce que les procédures soient respectées et qu'elles puissent évoluer pour gêner le moins possible.

Concernant les demandes d'informations, il est à noter une augmentation des renseignements avant installation ou achat d'un logement.

#### Échanges :

M. SEYVE souhaite que deux problématiques soient prises en compte concernant Saint-Jean d'Illac. Il s'agit :

- des décollages en piste 23 qui procèdent à leur virage vers le nord au plus près des parties sud et ouest du bourg ;
- des décollages en piste 29 qui se dirigent vers le sud et dont une partie survole le bourg.

M. GODAIN estime que les plaintes ne reflètent pas la situation car les riverains pensent qu'il ne sert à rien de se plaindre.

M. GUITTON ajoute qu'au Haillan les riverains se plaignent en mairie et souhaitent un partage des nuisances.

M. BEDECARRAX rappelle que diverses expérimentations et surtout évolutions de procédures ont permis de faire avancer les choses (cf. les précédentes CCE) même si elles ne peuvent pas répondre à l'ensemble des préoccupations.

#### **5. Bilan des rencontres avec les mairies et comités de quartiers riverains de l'aéroport**

M. HOUBRE fait le point sur les diverses rencontres récentes avec les communes et comités de quartiers (Eysines et le Haillan, Saint-Jean d'Illac, Mérignac et Martignas) qui ont permis d'échanger sur les thèmes de l'environnement, de la technologie et de l'économie.

#### **6. Bilan 2014 / début 2015 de l'utilisation des pistes**

Mme INSA détaille l'utilisation des pistes en 2014.

Concernant particulièrement la piste 05, son utilisation est passée de 17% en 2013 à 15,2% en 2014. 2 pics sont à signaler en juin et septembre correspondant à une augmentation du vent en provenance du nord-est (régime anticyclonique).

En 2015 sur les premiers mois, la tendance est à la légère augmentation de l'utilisation de la piste 05 notamment en février et mars toujours en raison d'un régime anticyclonique.

#### Échanges :

M. BEDECARRAX constate que l'utilisation des pistes est conditionnée principalement par les conditions climatologiques même si cela ne peut pas satisfaire les riverains.

M. GODAIN estime que la piste 05/23 reste malgré tout prioritaire et que la deuxième piste pourrait être plus utilisée.

M. FERNANDEZ DE GRADO confirme que la piste la plus utilisée est la 05/23. C'est la piste la plus longue, la mieux orientée par rapport aux vents dominants et la mieux équipée. Sur cette piste, c'est le côté 05 qui pose le plus de problèmes.

M. TOURNERIE demande si les pentes au décollage sont respectées.

M. FERNANDEZ DE GRADO répond que les procédures sont publiées. A Bordeaux c'est la NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedures) qui est appliquée.

(Elle consiste à monter à V2 + 10 nœuds jusqu'à 3000 pieds, avec les volets maintenus en position intermédiaire. Ceci permet à l'avion d'être le plus haut possible à une distance proche du décollage, avec une zone de dispersion du bruit au sol relativement large).

Il n'est pas possible de comparer les pentes au décollage des avions car de nombreux critères sont à prendre en considération tels que le type d'appareil, la motorisation, la vitesse, la charge, la météo du moment...

Par ailleurs, le SNA n'a pas la possibilité de vérifier les abaques (tableau des performances au décollage du manuel de bord).

M. ARNAL estime que ce sont ceux qui passent bas qui font le plus de bruit.

M. GODAIN a constaté qu'Air France a fait des progrès mais que Ryanair passe bas.

M. FERNANDEZ DE GRADO indique que des avions peuvent passer plus bas tout en respectant la procédure.

M. MORNON propose de faire une étude comparative sur 2 compagnies et de restituer les résultats lors de la prochaine CCE.

M. BEDECARRAX accepte la proposition de la DSAC car il s'agit d'un débat récurrent. Cela permettra peut-être d'en tirer des enseignements.

Pour constater une infraction, il faut des agents assermentés, des preuves et non une simple constatation.

La difficulté réside, comme il a été expliqué, dans la diversité des paramètres qui influencent les trajectoires.

M. MORNON ajoute qu'il existe sur l'aéroport un arrêté de 2009 portant application des procédures de moindre bruit permettant de constater les infractions mais il s'agit de règles en 2 dimensions et non en 3 dimensions.

M. BEDECARRAX pense qu'il ne faut pas renoncer à faire remonter cette problématique à l'échelon central pour pérenniser l'aéroport et son environnement.

M. FAUROUX rappelle qu'une expérimentation concernant les décollages a été réalisée suite une décision prise en CCE.

Elle a consisté à mener une étude comparative des deux critères OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile) moindre bruit NADP1/NADP2.

(la NADP2 consiste à maintenir V2 + 10 nœuds avec les volets en position intermédiaire jusqu'à 1000 pieds environ puis à réduire la pente de montée).

Suite au constat d'une augmentation du bruit sous l'axe (jusqu'à +3 dB immédiatement sous l'axe) et la répartition des populations à Mérignac, l'expérimentation NADP2 n'a pas été prolongée. La NADP1 reste la procédure appliquée à Mérignac.

M. BONNET ajoute que la température extérieure est un facteur contributif. Il confirme qu'il est très compliqué de vérifier le respect d'une pente qui dépend de nombreux facteurs (charge, fret, distance exacte de décollage...).

M. BEDECARRAX constate qu'il semble y avoir un vide réglementaire quant à la constatation et la sanction des éventuelles infractions. Soit les moyens et les outils existent et il faut les mettre en œuvre, soit ils n'existent pas.

## **7. Bilan 2014 de l'observatoire des permis de construire en zone de bruit**

Mme DEVERGE précise successivement les points suivants :

- les principales caractéristiques du PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'aéroport et la réglementation afférente ;
- la nécessité d'un observatoire des permis de construire en zone de bruit ;
- la réglementation concernant les autorisations de construire en zone de bruit (article L147-5 du code de l'urbanisme) ;
- les 110 permis de construire (PC) accordés en 2014 à l'intérieur du PEB répartis de la manière suivante :
  - 0 en zone A ;
  - 14 en zone B (dont 1 dans la catégorie « logement » - logement de fonction autorisé) ;
  - 25 en zone C (dont 10 dans la catégorie « logement ») ;
  - 71 en zone D (dont 55 dans la catégorie « logement »).
- l'évolution du nombre d'habitants dans les zones du PEB en 2014 estimée à 450 personnes (contre 885 en 2013).  
L'accroissement le plus important est situé dans la zone D du PEB qui représente 95% de l'évolution du nombre d'habitants en zone de bruit. Estimation qui semble cohérente avec les règles fixées par l'article L147-5 du code de l'urbanisme qui ne restreint pas la construction de logement en zone D ;
- Sur une période de 4 ans (2011 à 2014), l'installation de 94 personnes a été estimée en zone C du PEB.

### Échanges :

M. BEDECARRAX estime que l'évolution est encourageante étant donné la diminution des permis de construire.

M. SAINT-JEAN précise, concernant l'accroissement de la population en zone C du PEB, qu'il revient au maire de décider in fine de l'application de l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

M. MORNON ajoute que cet article est sujet à interprétation notamment la notion « d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ».

M. TURNERIE remarque qu'il faut également tenir compte des démolitions qui n'apparaissent pas dans la présentation.

M. REVEL rappelle que les constructions autorisées en zones C et D du PEB doivent répondre aux normes d'isolation phonique. Si l'on y ajoute les logements traités compris dans le PGS, la situation en termes d'insonorisation est de plus en plus saine.

M. GODAIN estime que les permis de construire devraient être interdits dans toutes les zones de bruit, y compris en zone D.

M BEDECARRAX répond qu'il s'agit d'un choix des usagers de s'installer dans ces zones. Quand il y a une transaction immobilière, ces informations doivent être portées à la connaissance des acquéreurs mais il faut s'assurer que les notaires disposent de l'information adéquate.

M. ARNAL fait remarquer que les locataires des logements HLM n'ont pas le choix.

## 8. Questions diverses

### *Concernant la réunion annuelle CCE/ACNUSA*

M. HOUBRE propose, d'après l'agenda de l'ACNUSA, que la rencontre annuelle puisse avoir lieu dans le courant de la semaine 47, plus précisément entre le 16 et le 19 novembre 2015.

### *Concernant la qualité de l'air*

Mme MOREAU demande s'il est possible d'obtenir les dernières données concernant les émissions de gaz à effet de serre générées par l'aviation.

M. HOUBRE répond que les dernières données sont celles de l'année 2012 et qu'elles sont disponibles sur le site de la DGAC par plateforme ([http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Emissions\\_gazeuses\\_2012\\_VF.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Emissions_gazeuses_2012_VF.pdf)).

De manière générale, l'efficacité énergétique du transport aérien s'est considérablement améliorée.

C'est le cas sur la plate-forme de Bordeaux dont les émissions totales au passager-kilomètre transporté ont diminué de 25,9% depuis 2000.

\*\*\*\*\*

L'ordre du jour étant épuisé, Monsieur BEDECARRAX lève la séance.

Le président,

**Pour le Président,  
Le Secrétaire Général**

**Jean-Michel BEDECARRAX**

\*\*\*\*\*

Pièces jointes : Supports de présentation