

Paris, le 14 septembre 2009

Le Président

## Aéroport de Bordeaux Mérignac

### Compte rendu de la réunion ACNUSA / « CCE » du 8 septembre 2009

Présidée par Mme P. L.de Forges.

Etaient présents : 4 représentants des professions aéronautiques, 3 représentants des communes, 6 représentants des associations.

Participaient en outre à la réunion la DSAC/SO, le SNA/SO, la DDE, la DIREN (7) et les services de l'ACNUSA (GE, PL).

En introduction la présidente de l'ACNUSA a souligné les avancées obtenues sur les dossiers : de l'aide à l'insonorisation (sortie du décret portant l'aide financière pour les demandes groupées à 95% le 9 juin 2009), de l'étude DEBATS sur les effets du bruit sur la santé qui se concrétise au travers d'une convention en cours de signature entre le ministère de la santé et l'Inrets, de vérification du fonctionnement des réseaux de mesure du bruit (cahier des charges disponible). S'agissant des perspectives, la présidente a rappelé la réforme de la procédure de sanctions en cours de discussion au parlement, l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports prévue dans le projet de Loi dit « Grenelle 2 ».

#### Point sur la situation locale

La CCE s'est réunie en décembre 2008 puis en avril 2009. L'arrêté d'exploitation portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome a été pris le 6 mars 2009. Deux réunions de CCAR ont eu lieu en janvier et juillet 2009. Le bulletin trimestriel a été réactualisé en janvier 2009. La réalisation des travaux sur les infrastructures de l'aéroport ont concerné la poursuite de la réfection de taxiway Papa et la réfection du taxiway Sierra. Le remplacement de l'ILS 23 a été réalisé. La réalisation d'un terminal C pour les low cost a été confirmée par le comité de surveillance de l'aéroport en juin 2009. L'aéroport a mis en ligne un nouveau site web en juin 2009. 97 plaintes ont été enregistrées de janvier à juillet 2009 ; 85% de ces plaintes relèvent de trois items : l'utilisation prolongée de la piste secondaire suite aux travaux sur la piste principale (32% des plaintes), l'utilisation de la piste 05 en décollage par Le Haillan (38% des plaintes) et l'utilisation de cette même piste à l'atterrissage par la commune de Saint Jean d'Illac (15% des plaintes). Une opération de communication a été menée en mars 2009 par l'aéroport en lien avec la mairie de Mérignac sur les aides à l'insonorisation. Des courriers ont été adressés à plus de

200 propriétaires de logements sur les 390 concernés ; au 31 juillet 2009, 183 demandes éligibles de logements HLM et 18 de particuliers ont été reçues. 88 dossiers sont actuellement soldés dans le PGS.

### Mise en œuvre des recommandations de l'Autorité

La DSAC/SO a présenté les **statistiques de décollage en piste 05** ainsi qu'une analyse du vent arrière et de la corrélation vent/utilisation. Il a été rappelé que le choix de la piste en service est lié à la limite de composante de vent arrière qui est passée de 8 Kt à 6 Kt le 1<sup>er</sup> mars 2005 et de 6 Kt à 5 Kt le 1<sup>er</sup> janvier 2007 sur la piste 23 suite à une demande des pilotes pour des raisons de sécurité. Ces décisions ont été prises par la commission de sécurité des usagers de l'aéroport. Les données météorologiques fournies par Météo France sur la force et la direction du vent ont été analysées du 1<sup>er</sup> janvier 2000 au 31 décembre 2008. Les résultats montrent que le vent arrière est très largement inférieur à 5 Kt quelque soit le mois de l'année et ce sur les 10 dernières années. Le chiffre le plus bas a été relevé en septembre 2007 avec 72,7% de vent arrière inférieur à 5 Kt. La force du vent a une tendance à la baisse sur les 10 dernières années. Les chiffres et graphiques présentés en séance montrent une relative stabilité. La piste 05 représentait 6,4% des mouvements en 2000 et 10,95% en 2008. Les décollages représentaient 48,75% des mouvements de la piste 05 en 2000 et 51,74% de ceux de 2008.

Les associations ont rappelé que les décollages en 05 augmentent le nombre de personnes survolées et ont demandé à ce que les décollages soient répartis sur l'ensemble des pistes notamment 23 et 29.

Le SNA/SO a précisé que les décollages en 05 ne répondaient pas à une règle instituée visant à les augmenter, que l'augmentation de l'utilisation de cette piste était due en partie à la baisse de la composante vent arrière mais que des demandes de pilotes pouvaient par ailleurs être acceptées par les contrôleurs. Un des axes de travail de la DSAC est de mieux faire prendre en compte par les contrôleurs la dimension environnementale ; le représentant du SNA/SO a par ailleurs indiqué que la piste 29 pour des raisons techniques ne serait pas utilisée pour les décollages.

La crainte de voir une nouvelle augmentation de l'utilisation de la piste 05 a été soulignée par les associations compte tenu du PEB approuvé qui prévoit des doublets de piste. Elles demandent des analyses sur la période antérieure à 2000 et une analyse distincte des jours de semaine et du week-end ; elles considèrent qu'aujourd'hui sur l'aéroport l'économique prédomine sur l'environnement. La nécessité d'objectiver ce qui se passe a été jugée indispensable, les acquis comme les procédures de moindre bruit ont été soulignés.

Les associations ont également signalé des changements de piste fréquents dans une journée et une dégradation des conditions de survol avec des avions très bas. Des craintes ont été exprimées sur l'urbanisation en zone C et des suites que pourrait engendrer la suppression de la zone C sur Orly.

L'aéroport a présenté une **estimation du potentiel de logements à insonoriser**. Hors demandes ou dossiers en cours soit 473 logements collectifs ou individuels, 190 logements

environ resteraient à insonoriser. Compte tenu du montant de la TNSA et de la priorité accordée à l'insonorisation du collège Edmond Rostand, la réalisation des 473 logements I devrait pouvoir se faire sur les 4 prochaines années ; 190 resteront encore à faire.

La difficulté de mise en oeuvre des opérations groupées pour les particuliers est ressentie par les différents acteurs en l'absence de pilotage du regroupement. L'aéroport a indiqué que les opérations d'insonorisation à Bordeaux prenaient en compte thermique et acoustique. Les difficultés de connaissance précise du périmètre du PGS ont été signalées, l'aéroport est prêt à répondre aux sollicitations sur ce sujet. Il a été rappelé qu'à Bordeaux, la CCAR étudie les dossiers à la parcelle au bénéfice du riverain.

Le SNA/SO a présenté **l'expérimentation prévue des CDA**. Il a été précisé qu'il n'y avait pas de changement à attendre en matière de nuisances sonores du point de prise de l'ILS jusqu'au seuil de piste. Le gain en décibels est intéressant avant ce point mais à Bordeaux, il s'agit de survol de forêts, en revanche le gain en CO2 est intéressant. Il a également été indiqué que les appareils arrivent en CDA avec des approches plus stabilisées (évitant d'éventuelles remises de gaz) et que de ce fait cette procédure pouvait avoir des conséquences positives en termes de bruit y compris dans la zone d'atterrissage proche (ILS).

Le SNA/SO a présenté **le dispositif des CLE** (commission locale d'analyse des incidents environnementaux), outil interne de concertation et de retour d'expérience ; elle regroupe sur la base du volontariat des représentants des équipes de contrôleurs qui étudient, une à deux fois par an, les incidents liés au non suivi de procédures publiées, les modifications de procédures d'approche et de départ, les évolutions des consignes opérationnelles liées à l'environnement. Les décollages en piste 05 sont un des sujets récurrents des CLE à Bordeaux.

Les associations ont indiqué que la participation de la DSAC et de l'ADBM à ces CLE leur paraissait indispensable; l'Autorité a précisé qu'elle recevait les parties non confidentielles des CLE.

Le représentant des contrôleurs a insisté pour qu'une action soit menée auprès des compagnies pour mettre un terme aux demandes récurrentes des pilotes sur une utilisation des pistes à leur convenance.

**Le projet de modification des départs de la piste 29(départ PRNAV 29)** a reçu un avis favorable de la CCE et de l'ACNUSA. L'objectif est la publication de la procédure en février 2010. L'ACNUSA a demandé par ailleurs un porté à connaissance, la mise en place d'un pôle d'information (numéro vert, site web presse) et un compte rendu au bout de 12 mois en termes de respect des trajectoires, du nombre de personnes survolées et des niveaux de bruit. Une première réunion d'un groupe de travail entre l'ADBM, le SNA/SO et la DSAC/SO a eu lieu le 20 août dernier pour la mise en oeuvre de ces demandes : le porté à connaissance est prévu en janvier 2010.

Les associations ont souhaité que l'ACNUSA se saisisse du dossier de l'aérogare low cost dont la création a été décidée sans concertation avec les habitants ; la synthèse de l'étude d'impact transmise par ADBM aux associations montre une prévision d'augmentation du nombre de mouvements de + 15% entre 2010 et 2016 ce qui aura des impacts négatifs en termes de bruit et de vols de nuit.

Les associations ont souhaité un rôle plus actif de l'Autorité et une présence plus forte sur le terrain.

\*\*\*\*\*

Postérieurement à la réunion l'Autorité a examiné de manière approfondie les documents chiffrés très complets présentés par la DSAC/SO en séance concernant les décollages en piste 05.

Bien que les décollages en piste 05 ne représentent qu'une part relativement peu importante de l'ensemble des décollages, l'Autorité remarque que les mouvements sur la piste 05 ont cru de + 63% entre 2000 et 2008 alors que dans le même temps les mouvements sur la piste 23 augmentaient de + 0,77% et que le nombre de mouvements totaux diminuaient de 4,1%. Sur la même période, les décollages de la piste 05 ont crû de + 73% alors même que le nombre de décollages total diminuait de - 3,6%.

Au vu de ces éléments l'Autorité demande aux services locaux de la DGAC de définir, comme cela a été proposé, en vue de limiter ces mouvements, un objectif cible des décollages en 05 en dialogue avec les membres de la CCE. L'ACNUSA demande que le niveau proposé pour cet objectif cible ainsi que le calendrier de mise en œuvre soient mis à l'ordre du jour de la prochaine CCE.