

Paris, 17 septembre 2010

COMPTE RENDU DE LA REUNION CCE/ACNUSA A BORDEAUX MERIGNAC

LE 9 SEPTEMBRE 2010

Etaient présents : 4 représentants des professions aéronautiques, 4 représentants des collectivités territoriales, 5 représentants des associations. (cf liste jointe)

Ont participé également à la réunion : 2 représentants de l'aéroport, 4 représentants du SNA/SO, 2 représentants de la DSAC-SO, les services de l'ACNUSA

Etaient invités : 2 représentants du SYSDAU, 1 représentant de l'association APILLAC environnement et 1 représentant de l'association Bien vivre au Las

Etaient excusés : M. Freygefond (Conseil Régional), M. Russac (DREAL)

En introduction, la présidente de l'ACNUSA a présenté la réforme des sanctions et a fait le point sur la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Cette loi confie à l'ACNUSA de nouvelles compétences relatives à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports à compter du 1^{er} novembre 2010. Elle a rappelé que dans les basses couches, jusqu'à 3000 pieds, la problématique bruit est prépondérante.

- Les faits marquants de l'année 2010 au niveau environnemental ont été présentés par Pascal Houbre, chargé des relations territoriales et de l'environnement à l'aéroport. Les deux dernières réunions de la CCE ont eu lieu en décembre 2009 et juin 2010 ; la CCAR s'est réunie en janvier et juillet 2010. Au cours du premier semestre 2010 ont été constitués et se sont réunis des groupes de travail pour la rédaction de la nouvelle charte du développement durable. La modification des procédures de départs vers le nord piste 29 a été publiée dans l'AIP. Au niveau de l'aéroport il a souligné les travaux de réfection du seuil de la piste 29 durant l'été 2010 et la réouverture au trafic prévue fin septembre ainsi que l'ouverture du terminal à services simplifiés «billi» le 26 mai 2010. Henri-Marc Dupuis a fait le point sur les décollages en piste 05. Sur les 8 premiers mois de l'année 2010 les décollages en piste 05 ont représenté 19,4% des décollages totaux et 9,5% des mouvements totaux atterrissages et décollages. On retrouve les taux les plus élevés en mars et avril : respectivement 28,9% et 33,7% des décollages totaux. Il a indiqué que 56% des plaintes sur les 8 premiers mois de l'année provenaient de la commune du Haillan à la suite de l'utilisation de la piste 05. Par ailleurs, 31% des plaintes proviennent de la commune de Saint-Jean-d'Illac (Le Las ou Le Bourg) soit à cause de l'utilisation de l'approche à vue en piste 05, soit à cause des décollages en piste 23. Le nombre total de plaintes enregistré de janvier à août 2010 est de 145 pour 46 plaignants. Le guichet unique a reçu également 58 demandes d'information.

Le débat a porté sur :

- Les décollages en piste 05 : de nombreuses interventions des participants ont souligné l'accroissement continu de ces décollages et rappelé que les plaintes s'accroissent. Ils ont regretté que l'aéroport ne fasse pas d'efforts pour utiliser la piste secondaire et ont mis en garde l'aéroport sur la dégradation des relations que cela va entraîner. Les élus ont le sentiment de ne pas être entendus par l'aéroport et que rien de concret ne se passe depuis un an. Ils considèrent la tolérance de la tour de contrôle injustifiée et injustifiable. La défiance est grandissante. Le SNA a rappelé les raisons économiques qui conduisent les pilotes à demander des décollages en 05 faisant valoir même que le SNA reçoit des plaintes de compagnies contre les refus de décollages en 05. Les représentants des associations ont souligné que la fermeture de la piste 11/29 suite aux travaux engagés a permis de se rendre compte des effets sur la piste 05. Pour Eysines la situation est insupportable. La demande des riverains de Saint-Jean-d'Illac est de modifier les procédures mais aucune volonté des services de la DGAC n'est perceptible sur le sujet. Les associations pensent que le développement des vols low cost va aggraver la situation. Ils souhaitent que quelque soit la piste utilisée la population impactée soit la plus faible possible.
- la forte augmentation des avions de nuit. Les associations ont demandé des informations claires sur les vols de nuit. Elles ne veulent pas d'augmentation des mouvements la nuit et souhaitent que seuls les avions les moins bruyants soient autorisés. **L'aéroport n'ayant pas les éléments à disposition s'est engagé à fournir les données relatives aux décollages heure par heure de 22h à 6H.**

Les réponses apportées par la DGAC sur les améliorations attendues de la mise en œuvre des procédures PRNAV sur les départs piste 23 nord et sud n'ont pas satisfait les participants. Les associations ont souligné que ce n'est qu'avec le nouveau PEB au début des années 2000 que les choses se sont dégradées et souhaitent un retour à la situation antérieure.

-les modifications de procédures : Philippe Bataillé, chef de la subdivision développement durable à la DSAC/SO, a présenté le dispositif de « porté à connaissance » mis en place pour informer de la mise en service, le 25 septembre 2010, des nouvelles procédures PRNAV départs Nord piste 29. Marie-José STAES du SNA/SO a fait le point des changements de procédures : sont bouclés les départs Nord Piste 23 et piste 29, les départs sud piste 29. Il reste à boucler les départs sud piste 23 ; le dossier sera présenté à l'ACNUSA le 16 septembre 2010. Le SNA a indiqué qu'il faut pour que les contrôleurs puissent utiliser ces nouvelles procédures que ces 4 modifications soient disponibles. Elle a également fait un point sur la CDA à Bordeaux où 2 trajectoires particulières sont étudiées. Elle a précisé qu'une contrainte de circulation aérienne a d'ores et déjà été supprimée pour favoriser des descentes plus lisses.

Les associations ont souligné l'importance de la mise en œuvre du dispositif de sanctions, les problèmes de dispersion, la problématique des remises de gaz ainsi que les effets sanitaires des émissions atmosphériques. Le maire de Saint-Jean-d'Illac a indiqué avoir sollicité par écrit la DGAC sur une proposition de nouvelle trajectoire au décollage en piste 23. Ce courrier n'a pas encore reçu de réponse.

-Application de l'arrêté du 6 mars 2009 : Philippe Bataillé a rappelé que le Directeur Général de l'Aviation Civile a signé en mai 2010 une instruction relative à la nouvelle procédure de sanctions. En application de cette instruction, un protocole doit être prochainement signé entre le SNA/SO et la DSAC/SO. La présidente de l'ACNUSA a indiqué que l'Autorité allait mener une campagne de sensibilisation sur les procédures à moindre bruit auprès des compagnies et notamment auprès d'Air France.

Les associations ont regretté qu'aucun pilote ne fasse partie de la CCE et ont souhaité une exploitation systématique des mesures de bruit ainsi qu'une installation de la station mobile dans les secteurs où il y a des plaintes. Afin de répondre à la demande de la représentante du Las, l'aéroport prévoit de réaliser une campagne de mesure dont la date reste à définir en fonction des projets en cours (PRNAV 23).

-L'aide à l'insonorisation : Henri-Marc Dupuis a précisé qu'au 31 août 2010, 170 demandes avaient été enregistrées dont 156 logements individuels HLM. Le dispositif opérations groupées donne d'excellents résultats puisque 87% de ces demandes en bénéficient. Au total 606 dossiers ont été soldés ou sont en cours dans le PGS actuel sur un total de logements estimés à 1136. Le potentiel de logements restant à insonoriser est estimé à 160/170 logements après traitement des demandes actuelles.

Le président de l'association d'Eysines fait part de la difficulté d'expliquer à ses membres les disparités de traitement qu'il peut y avoir entre les communes en fonction des PEB et PGS successifs. Il comprend toutefois que l'aéroport ne fait qu'appliquer la réglementation.

-Le projet de nouvelle charte de développement durable 2010/2013 : pour préparer ce projet 3 groupes de travail réunissant l'ensemble des partenaires ont été créés (Bruit et Air, Economie et social, Eau, déchets et biodiversité). De janvier à juin 2010 ces groupes se sont réunis 9 fois et 3 réunions du comité permanent de la CCE ont été organisées. Le projet est en cours de relecture. Deux des actions retenues au titre de la concertation ont été soulignées : mise en place d'un comité de suivi de la charte et d'un observatoire de l'utilisation des pistes. L'objectif est que la charte soit approuvée d'ici la fin de l'année 2010.

La présidente de l'Autorité a demandé s'il était possible de demander à l'AASQA locale de fournir des données sur la qualité de l'air au moment de l'épisode du volcan islandais en avril 2010.

Un élu a regretté que ne soit pas inscrit dans la charte un objectif de limitation des décollages en piste 05 associé à un indicateur de suivi.

Les associations ont demandé la présence de l'ACNUSA lors de la validation de la charte, ce qui a été accepté par la présidente de l'Autorité. Elles ont souhaité que soient présentés les plans d'aménagements locaux. Le directeur de l'aéroport a souligné que la demande d'une desserte en site propre de l'aéroport est dans la charte avec une connexion de la zone terminale de l'aéroport et du réseau ferré TER et TGV. Si le SRIT Aquitaine a inscrit une telle mesure, le SNIT ne l'a pas repris.