

# COMPTE-RENDU

29/06/2015

## *CRIQ réunis sud-est, centre, sud-ouest*

Lors du Comité de Réflexion et d'Initiatives des quartiers réunis (sud-est, centre, sud-ouest), qui s'est tenu le lundi 29 juin 2015 à la salle Colindres, a été abordée la question des nuisances aéroportuaires. Il est à noter, qu'un certain nombre d'habitants venus des communes limitrophes et notamment d'Eysines étaient également présents.

Pour répondre aux questions des habitants, la ville avait convié les représentants de l'aéroport :

- M. Pascal PERSONNE, directeur de l'aéroport Bordeaux Mérignac
- M. Henri-Marc DUPUIS, Responsable du service environnement et relations territoriales
- M. Jean-Marc FERNANDEZ DE GRADO (Chef du Service de la Navigation Aérienne du Sud-Ouest)

M. Ludovic Guitton, adjoint au Maire en charge des transports, débute la réunion par un bref rappel des actions entreprises par la ville et l'implication de la nouvelle équipe municipale : contacts, entretiens réguliers et soutien à l'association des habitants contre les nuisances aéroportuaires (dont 2 élus adjoints au Maire en sont membres actifs) ; rencontre des responsables de l'aéroport en novembre dernier par Mme le Maire ; représentation de la commune aux différentes réunions de concertation avec l'aéroport et les services de l'Etat.

La parole est ensuite donnée à messieurs DUPUIS et FERNANDEZ DE GRADO pour une présentation rapide des données concernant l'aéroport Bordeaux Mérignac (contexte économique, chiffres issus du bilan d'exploitation des pistes et contrôle aérien...). Le document servant de support à cette intervention est annexé au présent compte-rendu.

A l'issue de cette présentation, viennent les **questions de la salle**, dont les principaux échanges avec l'aéroport sont résumés ci-dessous.

- Une habitante de la résidence E. Rostand demande s'il n'est pas possible de déplacer les trajectoires d'atterrissage ou de décollage plus vers la rocade et moins vers la résidence.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Il est obligatoire de garder les avions dans l'axe de la piste sur une certaine distance à cause des systèmes de guidage automatisés. Ceux-ci empêchent en effet la possibilité de dévier les trajectoires.

- La même habitante demande s'il y a possibilité de demander à l'aéroport des dédommagements liés aux nuisances (sonores, qualité de l'air...).

Réponse des représentants de l'aéroport :

Dans le système juridique actuel, il n'existe pas de texte concernant d'éventuels dédommagements liés aux gênes de l'aéroport.

Seul le financement de travaux d'insonorisation pour les logements situés dans les zones identifiées sur le plan de gênes sonores (PGS) est envisagé.

Un autre article précise que l'aéroport peut proposer le rachat d'un logement qui se trouverait sur le PGS mais dont les travaux d'insonorisation occasionneraient une dépense plus importante que le rachat du bien immobilier.

- Un habitant de la rue de la Morandière demande s'il n'est pas possible de supprimer les vols de nuits.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Aujourd'hui, il y a environ 11 mouvements par nuit (concernant majoritairement des atterrissages). C'est l'aéroport européen qui présente le moins de trafic aérien de nuit. De plus, certains vols comme celui de 2h45, qui correspond au vol de la postale, ne peut être décalé.

- Un habitant de la résidence Edmond Rostand interroge l'aéroport sur les nuisances olfactives : odeur de kérosène, dépôt épais sur les balcons et mobiliers, comment y remédier ?

Réponse des représentants de l'aéroport :

Il n'existe pas aujourd'hui de protection particulière par rapport à ces substances. Les avions sont équipés de moteurs thermiques qui polluent et émettent les substances observées. Toutefois, ces substances sont pour la plupart constituées de particules de grosse taille qui ne peuvent être inhalées. Remarque du responsable de l'aéroport : les particules les plus dangereuses sont celles dont le diamètre est inférieur à 1,5 microns. Pour de plus amples informations, les habitants sont invités à aller consulter le site d'AIRAQ, association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air en Aquitaine ([www.airaq.asso.fr](http://www.airaq.asso.fr)). Depuis 10 ans, AIRAQ établit des analyses régulières de la qualité de l'air aux abords de l'aéroport, dont les résultats sont consultables par le public sur le site de l'association.

Dans ce secteur, M. DUPUIS ajoute qu'il est impossible de dissocier la pollution des avions de celle issue des automobiles qui circulent sur la rocade. L'aéroport travaille avec l'ACNUSA, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires - chargée de contrôler l'ensemble des dispositifs de lutte contre les nuisances générées par le transport aérien – afin de faire effectuer des campagnes de mesures régulières (l'aéroport Bordeaux Mérignac participe à un groupe de travail commun à plusieurs autres aéroports à ce sujet).

▪ Une habitante de la résidence Chantecler, rue Flambeau : quels sont les droits pour les habitants qui demeurent en limite du PGS (soutien pour isolation...)?

Réponse des représentants de l'aéroport :

Les aides accordés aux riverains de l'aéroport, sont évaluées en fonction de la date du permis de construire du logement, la période d'élaboration du PGS et son éventuelle évolution au fil du temps, ainsi que la localisation de l'habitation considérée. Les logements qui ne figurent pas géographiquement dans le périmètre du PGS, ou sont à la limite, ne peuvent bénéficier d'aucune aide.

Le PGS est librement consultable par les habitants sur le site internet de l'aéroport. Aujourd'hui, le plan en vigueur correspond au 2<sup>nd</sup> PGS de l'aéroport.

▪ Intervention de l'association des avionneurs : Noel MARTIN représentant de l'association, revient sur l'histoire du développement de l'aéroport et sur l'utilisation des pistes. Il souligne dans son exposé, l'abandon des pistes (Est – Ouest) 11 puis 29, suite aux revendications des communes de Pessac et Martignas, pour limiter les décollages vers Pessac.

Il suggère pour une meilleure répartition des nuisances au sein de l'agglomération, d'augmenter les mouvements sur ces mêmes pistes (11 et 29).

▪ Un habitant d'Eysines, après avoir constaté que par temps anticyclonique, la majorité des atterrissages se font en 23 et des décollages en 05, ce qui engendre une pollution importante sur Eysines et Le Haillan, demande à ce que les atterrissages et les décollages soient mieux répartis sur les différentes pistes de l'aéroport.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Le responsable du service de la navigation aérienne explique que le principal critère utilisé, même si ce n'est pas le seul, pour le choix des pistes en phase d'atterrissage et de décollage est le vent. La plupart du temps, sur Mérignac et l'aéroport, le vent est orienté à l'ouest. Par conséquent, ce sont les pistes 23 (entraînant les atterrissages au-dessus du Haillan) et 05 (entraînant les décollages sur le Haillan) qui sont majoritairement utilisées. En condition anticyclonique, le vent vient de l'est, d'où les décollages en 05. De plus, même si les

décollages et atterrissages à 5 min. d'intervalle sont parfois observés, il est impossible de faire changer les mouvements sur les pistes en moins de 20 min. Autre précision, par vent arrière, si la vitesse de l'appareil est trop importante, le pilote remet les gaz et se pose dans l'autre sens.

- Un membre de l'association, suite à sa présentation du relevé détaillé des mouvements aériens – ainsi que la vitesse et l'orientation du vent - enregistrés dans le courant de l'après-midi (du 29/06), réitère la question concernant la possibilité ou non d'ouvrir la piste 11/29.

Réponse des représentants de l'aéroport :

L'utilisation prioritaire de la piste 23 se justifie par le fait qu'il s'agit de la plus longue et que le taxiway est plus court. De surcroît, l'utilisation des pistes 11/29 ne présente pas les mêmes conditions météo pour l'atterrissage et le décollage : il est plus délicat d'utiliser ces pistes.

- Un habitant du Haillan, interroge les responsables de l'aéroport sur la potentielle création d'une nouvelle piste parallèle à la 05 ? Les nuisances seront-elles encore plus importantes ? La réfection des pistes 11/29 devrait être engagée par l'aéroport.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Le directeur de l'aéroport prend la parole pour exposer dans les grandes lignes la politique d'investissement de l'aéroport. Depuis les cinq dernières années, l'aéroport a principalement investi dans les infrastructures aéroportuaires et l'aménagement des terminaux et le balisage. En 2010, cela représentait 5 millions d'euros d'investissement et en 2015, 1,5 millions d'euros.

La priorité d'aujourd'hui concernant les pistes, est de privilégier la piste 05/23, afin d'assurer sa conformité sur les 10-15 prochaines années. Sur le plan économique et notamment de l'emploi, l'aéroport constitue une structure importante dans la dynamique territoriale. Aussi, doit-on veiller à assurer la pérennité économique de son développement et surtout de son exploitation. Aujourd'hui, il subsiste des capacités financières, mais la gestion doit être prudente. En 2017, l'arrivée de la LGV sur Bordeaux aura un impact non négligeable sur les mouvements aéroportuaires (l'aéroport s'attend à enregistrer une baisse significative de ces mouvements, notamment avec la perte d'une part du trafic domestique). D'où la nécessité pour l'aéroport, de développer dès aujourd'hui, son offre vers l'international.

- Un membre de l'association des aviateurs rappelle qu'il y a 3 ans, pour les besoins de réfection de la piste principale, des solutions avaient été trouvées pour atterrir et décoller sans difficulté... Pourquoi cette solution n'a pas été maintenue, tout au moins en partie ?

Autre argument opposé aux représentants de l'aéroport : renseignement pris auprès de pilotes professionnels, il n'y a, a priori, pas de problème concernant la longueur des pistes (aucune n'est trop courte pour décoller).

Enfin, il est demandé à l'aéroport de fournir à l'association les AIP (c'est-à-dire les documents réglementaires précisant les procédures d'approche) pour les années 1985, 1990 et 1995.

- Plusieurs habitants du Haillan et d'Eysines, s'interrogent sur les hauteurs et les trajectoires de vols et les possibles sanctions lorsque celles-ci ne sont pas respectées.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Il n'existe pas de sanctions particulières au niveau de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Pour autant, un certain nombre de règles sont à respecter mais il existe des latitudes dans l'application de certaines. Seule l'ACNUSA est habilitée à prononcer des sanctions : elle effectue des relevés systématiques par rapport aux données Radar. La sanction financière peut aller pour la compagnie aérienne responsable, de 20 000€ à 40 000€ par vol. Il existe des périodes où les compagnies aériennes sont plus sanctionnées que d'autres... c'était le cas notamment il y a quelques années.

Concernant les altitudes de vols (cf. doc annexe dans la présentation de l'aéroport) : quand les atterrissages se font en 23 (au-dessus du Haillan), l'avion est à environ 1000 pieds (300m). En phase de décollage, l'avion se situe entre 2000 et 3000 pieds (600m) au-dessus du Haillan. Il existe des amendes par rapport aux virages déviant des trajectoires balisées mais pas de sanction pour des altitudes non respectées (l'altitude des appareils étant fonction de leur charge). En phase d'atterrissage, on observe peu de dispersion de trajectoire car l'avion est guidé de façon automatique par des balises (vol aux instruments ILS) sur un faisceau « un trait ». En phase de décollage par contre, on peut noter une dispersion latérale jusqu'à 300 m.

- Un habitant du Haillan souhaite savoir si les décollages sur le Haillan sont privilégiés afin d'économiser du kérosène.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Effectivement, il y a eu une époque pas si lointaine où les pilotes décollaient en 05 pour économiser du kérosène et où les compagnies aériennes se faisaient sanctionner par l'ACNUSA par rapport à ça. Aujourd'hui, le règlement a changé et il est plus respecté. A noter que c'est effectivement le commandant de bord qui choisit son sens d'atterrissage et/ou de décollage, il est le seul maître à bord. Aussi, parfois, pour des raisons de sécurité, quand l'avion est très chargé, le pilote peut demander à décoller dans l'autre sens.

Sauf conditions exceptionnelles, les pilotes ont l'obligation d'utiliser la piste 23 entre 20h et 4h.

- Un habitant de la résidence du Forum au Haillan, demande quels sont les autres critères qui permettent de déterminer le choix des pistes.

Réponse des représentants de l'aéroport :

Les autres critères sont la longueur de la piste, mais également les éventuels travaux ou opérations d'entretien (exemple : le mardi, la piste 23 n'est quasiment jamais utilisée.)

- Pour conclure les débats, un habitant du Haillan demande à ce que des propositions soient clairement formulées par l'aéroport pour répondre aux problématiques abordées lors de ce CRIQ.

Mme le Maire et Ludovic Guitton ont sollicité l'ACNUSA, afin qu'elle vienne prendre des mesures indépendantes dans le courant de l'année. Des sonomètres ont d'ores et déjà été installés afin de mesurer le niveau de pression acoustique sur le territoire du Haillan.

56 personnes présentes lors de ce CRIQ se sont inscrites pour recevoir le compte-rendu.  
20h30 : fin de la rencontre.