

## Réunion d'information du 28 mars 2018 à l'aéroport de Bordeaux Mérignac

Nous avons été reçus par Monsieur Henri-Mars Dupuis du service Environnement de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac (ADBM).

Les participants représentaient 11 des 17 quartiers de Pessac.

Le plan de la présentation comprenait :

- Les missions d'ADBM
- Les missions de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) organisée en deux divisions : DSAC-SO (sûreté aérienne) et SNA-SO (navigation aérienne) dont la subdivision Etude et environnement étudie les améliorations possibles des procédures pour améliorer la qualité de vie des riverains.
- Les chiffres clés de l'activité de l'aéroport
- Une information sur le programme de formation au Rafale pour des pilotes du Qatar et de l'Inde
- Présentation des pistes
- Travaux sur la piste principale
- Plan d'Exposition au Bruit
- Plan de Gêne Sonore

ADBM est une SA au capital réparti entre le Conseil Général, le Conseil Régional, Bordeaux Métropole, la Chambre de Commerce et l'Etat (actionnaire majoritaire avec 60%).

La gestion de l'aéroport est assurée par ADBM. Les terrains de l'aéroport appartiennent à l'état.

La concession est attribuée à ADBM jusqu'en 2037.

Actuellement l'Aéroport de Bordeaux Mérignac ne fait pas partie des aéroports concernés, à court terme, par les ventes de participation de l'Etat à des entreprises privées.

Les chiffres clés d'ADBM montrent un maintien de l'activité des compagnies aériennes traditionnelles et une importante progression de l'activité des compagnies Low-Cost.

L'évolution du nombre de passagers et du nombre de mouvements avions entre 2016 et 2017 est la suivante :

- + 7,7 % de passagers
- + 2,1 % de mouvements avions

Il y a eu en 2017 6,2 millions de passagers dont la moitié voyagent en low-cost

Il y a eu 76426 mouvements au total dont 58010 mouvements commerciaux (Fret, courrier, passagers).

L'aéroport de Bordeaux Mérignac est fréquenté par 31 compagnies régulières.

Le programme de formation au pilotage du Rafale prévoit 3 mouvements par jour.

- Les services de la navigation aérienne ont trouvé une procédure d'atterrissage qui réduira l'impact de la gêne sonore à l'atterrissage.
- Aujourd'hui, aucune procédure n'a encore été trouvée pour diminuer le bruit lors des décollages.

L'aéroport de Bordeaux Mérignac possède deux pistes croisées, ce qui est peu répandu mais lui permet d'avoir une grande flexibilité pour s'adapter aux conditions météorologiques.

La piste principale de 3100 mètres de longueur et 45 mètres de large.

La piste secondaire de 2415 mètres de longueur et 45 mètres de large

Lorsque les conditions le permettent c'est la piste principale 05-23 qui est utilisée par les contrôleurs aériens. Des limites maximales de vitesse du vent (rafales comprises) en travers (au décollage) ou de dos (à l'atterrissage) justifient d'utiliser la piste secondaire (11-29).

Un changement de piste est décidé par le contrôleur aérien dès que le vent traversier sur la piste utilisée dépasse 15 nœuds (y compris les rafales).

C'est le contrôleur aérien qui prend la décision de la piste qui doit être utilisée.

La piste 23 est utilisée jusqu'à une composante de vent arrière de 5 nœuds (y compris les rafales).

A noter que la portance des deux pistes est différente. Les gros porteurs tels que A340, A380, Boeing 747,...) ne peuvent pas atterrir sur la piste secondaire.

La piste principale 05-23 est également équipée d'un dispositif de guidage des aéronefs appelé ILS d'une catégorie plus performante que celle de la piste 11-29, indispensable pour les atterrissages en cas de brouillard.

Les atterrissages par la piste 29 (piste secondaire) provoquent un survol de quartiers de Pessac, avec une très faible dispersion. Ces aéronefs sont environ à 300 mètres d'altitude au-dessus de Pessac Centre.

Les décollages par la piste 11 survolent également des quartiers de Pessac avec une très importante dispersion des trajectoires causée par le virage serré afin d'éviter de survoler des quartiers plus peuplés.

D'autres trajectoires des décollages des pistes 23 et 29 concernent le quartier de Toctoucau.

Les travaux commencés en novembre 2017 sur la piste principale ont pris un retard important à cause des mauvaises conditions météorologiques. C'est ce qui explique un usage inhabituellement important de la piste secondaire qui provoque une augmentation de la nuisance sonore sur des quartiers de Pessac compte-tenu du trafic qui est d'environ 100 mouvements par jour. Sous réserve de meilleures conditions météo, la date prévisionnelle de fin des travaux est le 4 avril 2018.

Le SNA-SO s'investi dans la technologie « Radius To Fix » dont il souhaite être précurseur. Cette technologie qui permettra d'avoir des trajectoires plus précises devra auparavant être décidée au niveau européen avant d'être ratifiée en France.

Deux techniques de radionavigation d'approche existent :

- ILS (Instrument Landing System)

L'ILS est un système d'atterrissage aux instruments . C'est le moyen de radionavigation le plus précis utilisé pour l'atterrissage

- VOR (Vertical Omnidirectionnel Range). C'est un système de positionnement radio électrique utilisé en navigation aérienne et fonctionnant avec les fréquences VHF.

Le récepteur VOR permet de déterminer son relèvement magnétique par rapport à une station au sol (balise émetteur VOR dont la position est connue)

L'avenir technologique étant la technique satellitaire type GPS qui peut définir un point précis de passage lors d'un virage.

La plateforme de Bordeaux s'est proposée pour être une zone test de la procédure dite "radio suffix"

Le Plan d'Exposition au Bruit(PEB) a été défini en 2004 avec une prévision de 124 000 mouvements (actuellement le trafic est de moins de 80 000 mouvements), avec une hypothèse d'utilisation de la piste secondaire de 14%.

Le PEB est intégré au PLU.

Les constructions sont interdites ou restreinte en fonction de la couleur de la zone concernée.

Le Plan de Gêne Sonore définit quels logements (construit avant le PEB) peuvent être éligibles à des aides à l'insonorisation dont l'attribution fait partie des missions d'ADBM.

Pour les constructions en zones vertes par exemple, les frais d'isolation phonique à 35 dB sont à la charge du propriétaire.

De même, en zone bleue, les frais d'isolation phonique à 32 dB sont à la charge du propriétaire.

On peut trouver les informations relatives au PEB sur le site Geo portail de l'aéroport en tapant PEB (<https://www.geoportail.gouv.fr/plan/33281/merignac>)

Concernant la pollution atmosphérique, il est très difficile voire impossible de segmenter la part de pollution qui revient au trafic aérien. On ne peut que mesurer cette pollution.

Philippe LAGOUARDE/Michel KWIATKOWSKI