

14ème législature

Question N° : 4322	De Mme Pascale Got (Socialiste, républicain et citoyen - Gironde)	Question écrite
Ministère interrogé > Écologie, développement durable et énergie		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > aéroports	Analyse > Bordeaux-Mérignac. aménagement.
Question publiée au JO le : 11/09/2012 Réponse publiée au JO le : 15/01/2013 page : 623 Date de changement d'attribution : 09/10/2012 Date de renouvellement : 08/01/2013		

Texte de la question

Mme Pascale Got attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la nécessité de réduire les nuisances générées par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac qui est situé en milieu urbain. Plusieurs mesures seraient susceptibles de réduire sensiblement et dans des délais très brefs, ces nuisances. En particulier la mise en œuvre de procédures de descente lisse évitant les paliers, permettrait de réduire les nuisances sonores dès lors que la phase de préparation à l'atterrissage se fait plus en amont. En complément il conviendrait de relever le niveau de survol de l'agglomération de 1 000 pieds. En conséquence elle souhaite connaître les dispositions qu'entend prendre le Gouvernement pour répondre favorablement à cette demande.

Texte de la réponse

La prise en compte de l'environnement et notamment des nuisances sonores sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac fait l'objet depuis de nombreuses années d'actions volontaires inscrites dans les trois chartes de l'environnement de l'aéroport mises en œuvre depuis 2002. Ainsi, l'action n° 10 inscrite, dans la chartre 2010-2013, prévoyait l'étude et la mise en œuvre d'une procédure d'arrivée en descente continue pour la piste 23 à partir de 2012. Celle-ci a été menée par les services de la navigation aérienne Sudouest et présentée à la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, ainsi qu'à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) qui a donné un avis favorable le 17 février 2012. Cette piste est la plus utilisée et la trajectoire finale se situe au-dessus de l'agglomération bordelaise. Cette procédure d'atterrissage a été publiée à la fin du mois de juin 2012, pour l'instant à titre expérimental. Le taux d'arrivées en descente continue, mesuré selon le critère reconnu au niveau européen, est de 45 % et est en croissance. Il est prévu de faire un bilan de cette expérimentation à la fin de l'année 2012, afin de permettre une mise en œuvre définitive dès le début de l'année 2013 à l'issue de la procédure de concertation institutionnelle. Actuellement, le palier final avant la mise en descente est situé à 3 000 pieds. Il a été envisagé de le remonter à 4 000 pieds. Cette évolution, lourde et complexe à mettre en œuvre, pourrait être étudiée, mais son intérêt n'est pas garanti puisqu'elle ne concernerait que peu de populations au Nord de la Garonne et compte tenu de l'existence de la procédure de descente continue évoquée précédemment. Dans les autres cas, le survol de l'agglomération ne s'effectue jamais au-dessous de 5 000 pieds, conformément au minimum réglementaire. Enfin, dans les cas des procédures d'approches à vue, des consignes particulières ont été publiées en juin 2012, visant à établir un « mur » forçant les pilotes à contourner les zones urbanisées. Ces consignes ont également été présentées en CCE et à l'ACNUSA.

