

## COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC

Réunion du mercredi 07 avril 2021

### Étaient présents :

<p><b>Présidence :</b> M. Christophe NOEL du PAYRAT– Secrétaire Général Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions aéronautiques :</b> M. Laurent FAUROUX – SNCTA M. Pascal BONNET– FO Mme Karine CAZAUBON – Air France M. Antoine GONCALVES – Dassault Aviation M. Jean-Marc HELLEC – Sabena Technics M. Patrick THIEBAUGEORGES – Air France M. Franck MANCEAU – DHL M. Michel NAHON – Volotea Mme Madeleine SPRENGER – Volotea M. Thierry COULOUMIES – ADBM</p> <p><b>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :</b> M. Alain CHARRIER – Conseil Départemental M. Gérard CHAUSSET – Mérignac Mme Andréa KISS – Le Haillan M. Patrick BOBET – Le Bouscat M. Edouard QUINTANO – Saint-Jean d'Ilac Mme Danielle NEVEU – Saint-Jean d'Ilac</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> Mme Josiane LOUBIAT – AP ILLAC Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA M. Pierre ARNAL – AEHDCNA M. Dominique LESTYNEK – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac Mme Huguette LATECOERE - ARPRAM M. Loïc GESLIN – ARPRAM M. Christian MALLARD – Martignas Environnement</p>	<p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Gervais GAUDIERE Mme Séverine FIORLETTA M. Clément FAUGER</p> <p><b>SNA/SO :</b> Mme Estelle LE GUILCHER M. Yannick BENAFLA</p> <p><b>SA ADBM :</b> M. Jean POUGET M. Henri-Marc DUPUIS M. Olivier CABANNE Mme Carine BONNAVAL</p> <p><b>DDTM :</b> Mme Sylvie GALIAY</p> <p><b>Invités :</b> M. Stéphane MARI – Commune de Pessac M. Serge SABOURIN – Commune de Cestas M. Jérôme PESCIINA – Commune de Martignas sur Jalle M. Ludovic GUITTON – Commune du Haillan M. Thomas SCRIVA MARTY – Easyjet</p> <p><b>Associations :</b> M Daniel LAGORCE – SEPANSO</p>
---	--

## Étaient excusés:

Mme Cécile SAINT-MARC – Conseil Départemental  
M. Franck RAYNAL – Commune de Pessac  
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE – Commune de Mérignac  
M. Frédéric GIRO – Commune de Bruges  
M. Pierre DUCOUT – Commune de Cestas  
M. Marcel SOULETTE – CLCV  
M. Rodolphe MICHELS – Vivre à Mérignac Beutre  
Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO  
Mme Laure BUA – ICTS

Membres présents (titulaires et suppléants) : 25

Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) :16

Quorum (présence de 11 membres minimum) : atteint

\*\*\*\*\*

### **1. Ouverture de la séance**

Monsieur Christophe NOEL du PAYRAT, Secrétaire Général de la Préfecture, ouvre la séance réalisée en visioconférence compte tenu des contraintes sanitaires. Après avoir rappelé que la dernière réunion a eu lieu à l'automne 2019, il présente les nouveaux membres\* et invite la commission à aborder les points à l'ordre du jour.

\* :

*Au titre des professions aéronautiques : M. Franck MANCEAU (DHL), M. Réginald OTTEN (Easyjet) et M. Thierry COULOUMIES (ADBM)*

*Au titre des représentants des collectivités territoriales : M. Gérard CHAUSSET (Mérignac), M. Bruno FARENIAUX (Blanquefort), Mme Andréa KISS (Le Haillan), Mme Amandine BETES (Eysines), Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE (Mérignac), M. Frédéric GIRO (Bruges), M. Patrick BOBET (Le Bouscat), M. Franck RAYNAL (Pessac), M. Edouard QUINTANO (Saint Jean d'Ilac) et Mme Danielle NEVEU (Saint Jean d'Ilac)*

*Au titre des associations : Mme Claudine VIENNE (Martignas Environnement)*

### **2. Point sur le trafic 2020**

La présentation est assurée par M. Thierry COULOUMIES, Directeur Général de la SA ADBM.

Le trafic total a été fortement impacté par la crise sanitaire puisqu'il a chuté de 53,9%. Sur la base du trafic du premier trimestre, qui est l'ordre de 16 % de celui de 2019, les perspectives pour l'année 2021 sont prudentes et tablent sur 24 000 mouvements environ, avec un accroissement d'activité espéré sur la période estivale.

Les mouvements de nuit ont, quant à eux, diminué de 61,3% par rapport à 2019.

### **3. Bilan du guichet unique 2020**

La présentation est assurée par M. Olivier CABANNE, Attaché Relations Riverains de la SA ADBM.

En 2020, 136 plaintes pour 120 plaignants et 53 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique. La baisse du nombre de réclamations s'explique par la chute du trafic constatée à partir du mois de mars.

Un peu plus des deux tiers des plaintes sont liés aux survols de l'agglomération Sud de la Métropole (atterrissages en piste 29) ainsi que du Haillan et Eysines (décollages en piste 05).

#### Échanges :

M. GUITTON demande si ce décompte comporte les plaintes liées aux vols Rafale car il lui semble que les consignes d'éviter les survols des zones habitées n'ont pas été respectées.

M. CABANNE répond que ces dernières ne sont pas comptabilisées dans le bilan. Le guichet invite les riverains à contacter directement la société Dassault Aviation, laquelle a créé une page web dédiée [www.da-ctc.com](http://www.da-ctc.com)

### **4. Campagne de la qualité de l'air 2021**

La présentation est assurée par M. Olivier CABANNE, Attaché Relations Riverains de la SA ADBM.

Une campagne de mesure de la qualité de l'air a débuté en février sur l'aéroport de Bordeaux. Celle-ci, réalisée par l'association agréée ATMO Nouvelle Aquitaine, a pour objectifs :

- L'enregistrement de données avec un trafic aérien réduit (situation inédite de crise sanitaire)
- L'évaluation des concentrations en polluants
- La vérification du respect des valeurs réglementaires
- Le suivi de la qualité de l'air par rapport aux études antérieures
- La comparaison avec des données de modélisation

Des échantillonneurs passifs et une station de mesure mobile ont été positionnés sur et autour de la plateforme aéroportuaire afin de mesurer un certain nombre de polluants (particules fines, dioxyde d'azote et composés organiques volatils).

Les mesures hivernales seront complétées par une campagne estivale prévue en juillet/août, pour une restitution des résultats par ATMO Nouvelle Aquitaine au cours du dernier trimestre 2021.

#### Échanges :

M. GODAIN demande si les particules ultra fines sont mesurées au cours de cette campagne.

M. CABANNE répond que ce polluant émergent ne fait pas l'objet d'une demande de surveillance systématique par l'ACNUSA.

M. LESTYNEK demande si le trafic automobile autour de l'aéroport est également pris en compte.

M. CABANNE répond qu'il faut attendre la restitution de l'ensemble des résultats par l'ATMO sur ce point. La modélisation devrait permettre de distinguer le trafic routier.

M. LESTYNEK réitère sa proposition de faire rejoindre les lignes A et B du tramway au niveau de l'aéroport en desservant la gare de Pessac Alouette et ce, afin de permettre de réduire fortement le trafic routier et la pollution induite.

## **5. Nouvelles Cartes Stratégiques du Bruit (CSB)**

La présentation est assurée par M. Gervais GAUDIERE, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest (DSAC-SO) et Mme Séverine FIORLETTA, Cheffe de la Division Régulation et Développement Durable (DSAC-SO).

La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit un cadre commun et harmonisé en matière de cartographie du bruit, de méthodes d'évaluation, d'indicateurs et critères.

L'objectif principal de cette directive est de réaliser un diagnostic sur le niveau d'exposition au bruit, grâce aux cartes stratégiques de bruit (CSB), puis d'identifier les mesures à prendre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir les effets du bruit et réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit.

Les CSB de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac se déclinent en :

- Deux cartes pour le court terme (CSB CT) réalisées à partir du trafic aérien de l'année N-1 par rapport à l'année de révision, pour 24h (indice Lden) et pour une nuit (indice Ln).
- Deux cartes pour le long terme (CSB LT) réalisées à partir de prévisions de trafic à 15/20 ans par rapport à l'année de révision, pour 24h (indice Lden) et pour une nuit (indice Ln).

Les CSB sont révisées tous les 5 ans selon un calendrier contraignant de publication fixé par la Commission européenne. Les CSB de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac correspondant à la 3ème échéance ont été lancées en 2020. Les CSB CT ont donc été réalisées à partir du trafic aérien de 2019 (année N-1).

Les hypothèses des CSB long terme (CSB LT) de l'aéroport publiées en 2007, identiques à celles du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport, sont toujours valables aujourd'hui. Le choix a ainsi été fait de reconduire ces CSB LT précédemment publiées en 2007.

Il est précisé par ailleurs :

- que l'année de référence est bien 2019, le trafic d'une année 2020 totalement atypique n'étant pas représentatif de l'activité réelle ;
- que ces CBS n'ont pas vocation à faire évoluer le Plan de Gêne Sonore (PGS) et le plan d'Exposition au Bruit (PEB) ;
- que la procédure prévoit une présentation des cartes stratégiques du bruit en CCE pour avis avant publication par arrêté préfectoral et ce, sans attendre le plan de prévention du bruit dans l'environnement dont elles constituent une base de révision.

### Échanges :

M. GODAIN considère que les calculs en Lden restent très théoriques. Cependant, il souhaiterait que l'aéroport puisse les communiquer régulièrement en plus des LaMax.

M. GAUDIERE rappelle que les Lden / Lnight sont des indices réglementaires utilisés à l'échelle européenne pour l'élaboration de ce type de cartographie.

M. CABANNE ajoute qu'une réflexion est en cours pour publier les Lden dans le bulletin trimestriel d'information destiné aux riverains.

M. LESTYNEK ne comprend pas que l'on puisse se plaindre des nuisances sonores de l'aéroport alors même que des permis de construire sont accordés dans les zones exposées au bruit.  
Il demande que l'observatoire des permis de construire soit réactivé.

M. NOEL du PAYRAT répond qu'un point sera réalisé avec la DDTM sur cette demande relative à l'observatoire des permis de construire.

M. GODAIN s'étonne de la possibilité de construire un collège au Haillan à proximité des trajectoires de la piste principale.

M. GAUDIERE répond que la construction d'un collège à cet endroit – en zone C du PEB - est réglementairement possible.

M. GUITTON ajoute que des locaux professionnels ont également été construits dans la ZI du Phare ou au Haillan en toute légalité.

**Avis des membres de la Commission sur le projet d'arrêté préfectoral modifiant l'arrêté portant approbation du PEB pour annexion des cartes stratégiques de bruit**

Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation de ce projet, M. NOEL du PAYRAT sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :

Avis défavorable : M. GODAIN (1)

Abstention : Mme LATECOERE (1)

Avis favorables : le reste des membres présents et votants (14)

## **6. Groupe de travail sur les vols de nuit**

La présentation est assurée par M. Gervais GAUDIERE, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest (DSAC-SO).

L'objectif de ce GT est d'établir un constat partagé des enjeux induits par les vols de nuit sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (sensibilité ressentie en fonction des horaires, nombre et types de vols impliqués, territoires concernés...).

Piloté par la DSAC-SO, il sera composé des membres du COPER (Comité Permanent) de la CCE.

Le GT alimentera le PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) mais n'aura pas vocation intrinsèque à établir des propositions d'actions (rôle du PPBE).

### Échanges :

M. NAHON demande s'il est prévu d'associer les compagnies aériennes à ce groupe de travail.

M. GAUDIERE répond que si le GT sera composé des membres du COPER, il n'est pas exclu que des compagnies puissent être consultées afin d'établir une photographie la plus complète possible de cette thématique.

M. MARI signale qu'il a été désigné officiellement en conseil municipal pour représenter la commune de Pessac en CCE (en lieu et place de M. RAYNAL) et s'étonne de ne pas apparaître dans l'arrêté préfectoral de modification.

M. GAUDIERE prend note de cette remarque.

M. CHAUSSET rappelle que le sujet est sensible depuis longtemps et que lors des élections municipales des positions ont été prises par certains élus pour l'arrêt des vols de nuit. Il souhaite d'une part que soient précisés un certain nombre d'éléments (définition des horaires de nuit, état actuel des vols nocturnes, comparatifs aéroports...) et d'autre part, connaître la position du Conseil de Surveillance d'ADBM sur le sujet.

M. GAUDIERE répond qu'il n'y a pas de définition précise de la nuit, même s'il s'agit généralement des horaires retenus pour les modulations acoustiques.

C'est l'EIAE (Etude d'Impact selon une Approche Equilibrée) qui *in fine* établira des restrictions si nécessaire. Celles-ci, pour être efficaces, ne devront pas être excessives et devront tenir compte des enjeux sociétaux, professionnels, environnementaux et d'accessibilité.

M. CHAUSSET ne trouve pas que cette approche soit équilibrée car il estime que personne n'est favorable aux vols de nuit.

M. GUITTON est favorable à la création d'un groupe de travail mais il se montre également sceptique sur sa finalité. Il souhaiterait que l'ACNUSA et les associations soient consultées.

M. GAUDIERE répond que tous les avis seront entendus mais que le GT relève du Comité Permanent de la CCE. Par ailleurs, toute décision éventuelle de restriction concernant les vols de nuit nécessite de suivre un processus particulier, d'où l'intérêt du PPBE et de l'étude d'approche équilibrée.

M. SCRIVA MARTY s'étonne que les compagnies ne soient pas intégrées d'office dans le GT, a minima les compagnies basées, car beaucoup d'éléments relèvent de leur activité et entrent en ligne de compte dans l'analyse.

M. GAUDIERE insiste sur le fait que le GT a vocation à dresser un bilan et à étudier la réalité des vols la nuit mais n'a pas qualité pour prendre des décisions qui pourraient être issues des éventuelles pistes de propositions qui se dégageraient de ce bilan. Il contribuera néanmoins aux enjeux liés aux nuisances sonores de nuit et au fait de diffuser une meilleure connaissance sur ces vols aux interlocuteurs.

M. SCRIVA MARTY souligne que dans d'autres aéroports l'avis du GT a été pris en compte pour prendre des décisions de restrictions.

M. GAUDIERE pense qu'il s'agit de démarches faites au moment de l'étude d'approche équilibrée qui est désormais adoptée majoritairement sur les aéroports.

M. CHAUSSET s'interroge sur l'intérêt de la création d'un sous-groupe de la CCE alors que la commission dans son ensemble pourrait travailler sur la question. Il maintient que ce groupe n'a qu'une utilité limitée s'il ne peut pas faire de propositions.

M. GAUDIERE indique que ce GT s'intègre dans le processus de révision du PPBE présenté dans le point suivant de l'ordre du jour.

#### **7. Lancement de la révision du Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport (PPBE) et Etude selon l'approche équilibrée (EAE)**

La présentation est assurée par Mme Séverine FIORLETTA, Cheffe de la Division Régulation et Développement Durable (DSAC-SO).

##### **Le PPBE**

Son objectif :

Il dresse un diagnostic des mesures existantes et identifie les mesures à prendre dans le cadre d'un plan d'actions sur 5 ans et selon 3 premiers piliers (la réduction du bruit à la source / la planification et la gestion de l'utilisation des terrains / les procédures d'exploitation à moindre bruit).

Son contenu :

- Un état des lieux de la situation du bruit autour de la plateforme (actuelle et à venir) réalisé à partir de la synthèse des résultats de la cartographie du bruit, avec décompte des populations et des établissements d'enseignement et de santé ;
- L'identification des éventuels problèmes de bruit dans les zones dépassant les valeurs limites ;
- Les mesures mises en œuvre dans les 10 années précédentes et celles prévues pour les 5 années à venir (sur lesquelles les signataires s'engagent) ;
- Eventuellement, financement, échéance, analyse coût/avantage des mesures prévues.

La procédure :

Il est établi par un comité de pilotage rassemblant les représentants de l'Etat et de l'aéroport afin de procéder aux étapes de concertation suivantes :

Présentation en CCE pour avis → Consultation du public pendant 2 mois → Rédaction d'un rapport de synthèse (avec les suites données aux observations) et publication de cette synthèse et de l'ensemble des observations sur le site de la consultation (site du MTE) → Approbation du PPBE par le préfet et publication.

Le PPBE (avec les Cartes Stratégiques du Bruit) doit être annexé au rapport du Plan d'Exposition au Bruit.

Dans le cas où les actions prises dans le cadre des 3 premiers piliers s'avèrent insuffisantes, il faudra alors renvoyer à une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour envisager des mesures de restrictions d'exploitation (4<sup>ème</sup> pilier).

##### **L'EIAE**

Son objectif :

Le concept d'approche équilibrée vise à traiter des problèmes de bruit en prenant en compte l'environnement, les aspects sociétaux et économiques.

Ce concept OACI se base sur 4 piliers et est transcrit dans la réglementation européenne et nationale.

Le contenu de l'étude d'impact :

- Introduction (résumé non technique, rappel du contexte, méthode et objectifs) ;

- Situation de référence (situation actuelle, prévisions d'évolution du bruit sans mesures nouvelles, position des parties prenantes) ;
- Evaluation des impacts des mesures envisagées (scénarios étudiés et évaluation des impacts pour chaque scénario) ;
- Conclusion (recommandations sur les nouvelles restrictions, calendrier de mise en œuvre).

Toute nouvelle restriction doit faire la démonstration préalable de son efficacité et de sa proportionnalité à l'objectif poursuivi.

C'est la DGAC, en tant qu'autorité compétente, qui décide des restrictions à mettre en œuvre sur la base des recommandations de l'étude et promulgue les arrêtés de restrictions.

Le pilotage :

Assuré par la DTA/SDD (Autorité compétente) et la DSAC-IR.

La procédure de mise en place d'un arrêté de restriction :

Etude d'impact selon l'approche équilibrée → Présentation en CCE → Consultation du public → Saisine de l'ACNUSA → Saisine de la Commission européenne → Publication de l'arrêté.

Le calendrier prévisionnel:

- PPBE du 2ème trimestre 2021 au 2ème trimestre 2022
- EIAE du 4ème trimestre 2021 au 2ème trimestre 2023

#### Échanges :

M. GODAIN souhaite revenir sur les vols de nuit et préconise leur suppression entre 23 h et 6h. Il souligne que l'étude « Debats » de l'ACNUSA montre les méfaits du bruit sur le sommeil et la santé en général. Il reste sceptique sur l'intérêt d'un GT.

M. GAUDIERE rappelle qu'un processus réglementaire doit être respecté.

M. LESTYNEK demande si des dérogations pourront être accordées (EVASAN, vols postaux, vols humanitaires...).

M. GAUDIERE répond qu'il est trop tôt pour dire quelles pourraient être les contraintes imposées à l'aéroport de Bordeaux car les besoins spécifiques de la plateforme doivent être évalués. La question des dérogations est à prendre en compte dans l'EIAE.

M. SCRIVA MARTY souligne que l'EIAE ne doit être envisagée qu'après examen de toutes les actions possibles de réduction des nuisances sonores concernant les 3 premiers piliers. Il est donc très important de prendre en compte tous les efforts réalisés par les compagnies avant d'en arriver à des restrictions.

M. PESCHINA reconnaît que les débats sur de potentielles restrictions sont intéressants mais il ne s'agit pas d'être dogmatique sur la question. Il souhaite par ailleurs connaître le calendrier précis concernant l'étude d'impact et savoir qui prend la décision de l'évaluation des trois piliers.

M. GAUDIERE répond que le PPBE évalue les trois premiers piliers et identifie les mesures qui peuvent être mises en œuvre dans les 5 à 10 ans. Si cela ne suffit pas, des restrictions pourront être envisagées en complément en tant que de besoin dans le cadre du 4<sup>e</sup> pilier et évalué dans l'EIAE. Concernant le calendrier, le PPBE est lancé dès maintenant pour une durée de 12 mois environ et l'étude d'impact fin 2021/début 2022.

M. CHAUSSET a bien compris la démarche et reconnaît la nécessité de certains vols de nuit. Pour autant, il fait remarquer que l'approche équilibrée n'est pas toujours utilisée en prenant pour exemple la suppression de la navette sur Orly décidée unilatéralement, sans consultation des parties prenantes.

M. NOEL du PAYRAT conclut par l'obligation de respecter le volet réglementaire.

#### **8. Manquements à la réglementation 2019-2020**

La présentation est assurée par M. Clément FAUGER, Chef de la Subdivision Développement Durable (DSAC-SO)

La DSAC-SO est chargée du contrôle quotidien du respect des procédures dites de « moindre bruit » et le cas échéant, d'établir un procès-verbal de constat de manquement. En cas de manquement avéré, c'est l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires (ACNUSA) qui prononce une sanction financière à l'égard de la compagnie.

En 2019, 21 manquements ont été sanctionnés concernant Bordeaux (1 dossier de 2016, 16 de 2017 et 4 de 2018) pour un total de 221 500 € d'amendes.

En 2020, 17 manquements ont été sanctionnés concernant Bordeaux (15 dossiers de 2018 et 2 de 2019) pour un total de 206 000 € d'amendes.

#### **9. Modification des départs 23 vers le sud : résultats de la campagne de mesures acoustiques**

La présentation est assurée par M. Olivier CABANNE, Attaché Relations Riverains de la SA ADBM.

Rappel :

Il s'agit de répondre à une demande du Syndicat de quartier de Toctoucau, relayée par les élus des communes de Pessac et de Cestas, d'étudier des solutions permettant d'éviter le survol des quartiers de Toctoucau et de Pierroton par les avions en phase de décollage de la piste 23.

Après l'étude du SNA-SO, un avis favorable de la CCE en octobre 2019 et de l'ACNUSA en février 2020, l'option retenue a consisté à déplacer le point de virage vers le sud après décollage à environ 7.4 km (contre 5.5 km auparavant) du moyen de radionavigation implanté sur la plate-forme, le VOR BMC.

Cette nouvelle procédure a été mise en service le 5 novembre 2020.

L'aéroport a réalisé une campagne de mesure acoustique au niveau de Pierroton sur la période charnière (octobre à décembre) afin d'analyser l'évolution acoustique induite par cette modification.

Le rapport de cette campagne de mesure montre :

- Un éloignement des trajectoires vers le sud-ouest
- Une augmentation de l'altitude moyenne des aéronefs au niveau de Pierroton
- Une baisse du nombre d'événements supérieurs à 62 et 65 décibels (NA62 et NA65).

Échanges :

Mme LE GUILCHER, Cheffe du SNA-SO, confirme l'éloignement des trajectoires de Toctoucau et de Pierroton.

M. SABOURIN demande si une étude comparative a été menée sur Pierroton.

M. DUPUIS confirme qu'elle a bien été réalisée. L'objectif n'était pas initialement de mesurer la réduction du bruit au niveau de Toctoucau car le déplacement des trajectoires de 2km vers le sud allait y contribuer nécessairement. L'objectif consistait à vérifier que les nouvelles trajectoires n'allaient pas dégrader la situation à Pierroton, voire dans quelle mesure elles pouvaient être bénéfiques. C'est ce que l'on constate aujourd'hui avec un transfert d'une grande partie des vols qui se situaient dans la tranche 65-70 décibels vers la tranche 55-60 décibels.

M. MARI tient à remercier la commission de la part de M. le Maire et des habitants de Pessac car les avancées constatées sont appréciables.

Mme NEVEU demande si une procédure similaire pour les décollages vers le nord ne peut pas être envisagée à Saint Jean d'Ilac dont le bourg est impacté par les nuisances sonores.

M. GAUDIERE répond que les études réalisées il y a quelques années n'ont pas permis d'aboutir à des solutions satisfaisantes.

M. LAGOUARDE présente également ses remerciements pour cette amélioration dont les effets sont très positifs pour les deux quartiers concernés.

M. LESTYNEK remercie à son tour M. LAGOUARDE pour son approche raisonnée et argumentée, ainsi que les services aéroportuaires qui ont répondu favorablement à cette demande.

#### **10. Déploiement en ligne d'AEROVISION**

La présentation est assurée par M. Olivier CABANNE, Attaché Relations Riverains de la SA ADBM.

Depuis le 9 décembre, le grand public peut visualiser le trafic commercial à l'arrivée ou au départ de la plateforme ainsi que les niveaux sonores instantanés relevés par les 6 stations de mesure de bruit implantées dans les communes voisines. Aérovision affiche les mouvements avec un décalage de 30 minutes par rapport au temps réel pour des raisons de sûreté imposées par les autorités compétentes. Une fonction « historique » permet également de rejouer le trafic aérien sur une période d'un mois.

#### **Échanges :**

M. LESTYNEK comprend le décalage de 30 minutes dans l'affichage pour des raisons évidentes de sûreté mais se demande si l'accès aux données sur un mois ne représente pas un risque.

M. GAUDIERE précise qu'il s'agit d'une disposition imposée pour des raisons de sécurité nationale.

M. LESTYNEK demande si l'identité des personnes qui consultent le site est répertoriée.

M. CABANNE répond par la négative.

M. GAUDIERE ajoute qu'aucun aéroport n'a adopté cette démarche.

M. GODAIN remarque que le fait de ne pas prendre en compte les vols Rafale pose un problème car si l'appareil n'apparaît pas dans Aérovision, son niveau sonore est visible jusqu'à un certain point. Il se pose la question de savoir si les valeurs affichées font l'objet d'un traitement.

M. CABANNE confirme que les trajectoires des Rafale ne sont pas visibles par convention avec le SNA-SO. Concernant leurs niveaux sonores, aucune solution satisfaisante n'a pu être trouvée hormis celle de les afficher jusqu'à un certain niveau. Tous les autres vols et a fortiori les vols commerciaux sont affichés avec les niveaux réels relevés par les stations.

Par ailleurs et pour information, le Monitoring Bruit ainsi que toute la chaîne de mesure devraient être soumis à homologation en 2022 par un des deux organismes accrédités par l'ACNUSA.

M. GODAIN souhaite que cette homologation soit réalisée par un cabinet indépendant.

#### **11. Point d'information sur les vols de transformation sur avion de chasse Rafale.**

M. GONCALVES de la société Dassault Aviation présente brièvement le bilan de l'opération des vols de transformation sur avions de chasse Rafale (contrat indien). 968 vols ont été effectués entre le 22 octobre 2019 et le 31 mars 2021.

Le bilan complet sera présenté lors d'un Comité de Suivi Rafale prévu le 05 mai prochain.

#### **Échanges :**

M. GODAIN constate que la modélisation qui avait été présentée lors des comités de suivi n'a pas toujours été respectée. Les appareils ont survolé des zones habitées au Haillan et parfois volé très bas. Il espère qu'à l'avenir ces vols de transformation se feront sur des bases militaires dont c'est le rôle.

M. GAUDIERE rappelle que la DGAC a travaillé avec DASSAULT pour limiter au maximum les impacts. Pour autant, le comité de suivi étudiera toutes les trajectoires qui ont pu être problématiques.

M. LESTYNEK souligne que la production de Rafale à Mérignac représente notre diplomatie industrielle. La transformation des pilotes sur ce même site est également bénéfique dans la mesure où les engagements sont respectés par les parties concernées.

#### **12. Point d'information sur la demande de stationnement d'aéronefs par Sabena Technics**

Ce point d'information est présenté par M. Thierry COULOUMIES, Directeur Général de la SA ADBM.

La société Sabena Technics a demandé la possibilité de stocker une dizaine d'aéronefs sur la piste 11/29 pour répondre aux besoins de compagnies aériennes et maintenir ses emplois. Cela implique la fermeture temporaire de la piste 11/29 à compter de juin 2021 pour une durée de 12 mois maximum, sauf en cas de reprise de l'activité aux 2/3 du trafic 2019. Il a semblé pertinent à ADBM de répondre favorablement à cette demande, avec l'accord des mairies riveraines, compte tenu du contexte actuel.

#### **Échanges :**

M. GODAIN n'est pas opposé à cette demande. Néanmoins, il doute du caractère temporaire de la fermeture d'une piste dont on parle depuis trente ans. Il rappelle que le bénéfice d'avoir deux pistes croisées est de pouvoir réaliser les décollages dans quatre sens différents et qu'une telle mesure limite les options.

M. NOEL du PAYRAT répond que cette décision concerne une demande ponctuelle liée à la crise actuelle.

M. QUINTANO précise que la commune de Saint-Jean d'Ilac y a répondu favorablement en insistant sur le caractère provisoire de cette décision, la nécessité de maintenir la piste secondaire opérationnelle et le strict respect des trajectoires reportées sur la piste principale.

M. LESTYNEK insiste sur le fait que la piste 11/29 doit rester une piste secondaire.

### **13. Questions diverses**

M. CABANNE demande s'il est possible de modifier le règlement intérieur de la commission en mentionnant la possibilité de réaliser de manière exceptionnelle la réunion de la CCE en visioconférence.

Les membres présents n'émettent aucune objection à cette demande.

\*\*\*\*\*

L'ordre du jour étant épuisé, M. NOEL du PAYRAT lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et de l'information.

Le président,

Pour la Préfète et par délégation,  
le Secrétaire Général

Christophe NOEL du PAYRAT