

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

Réunion du mardi 23 mars 2022

### Étaient présents :

#### **Présidence :**

M. Christophe NOEL du PAYRAT – Secrétaire  
Général Préfecture

#### **Membres au titre des professions aéronautiques :**

M. Laurent FAUROUX – SNCTA  
Mme Laure BUA – ICTS  
Mme Karine CAZAUBON – Air France  
M. Alain GARCIA – Dassault Aviation  
M. Jean-Marc HELLEC – Sabena Technics  
M. Florence LE BELLEGUIC – Air France  
M. Franck MANCEAU – DHL  
M. Simon DRESCHER – ADBM

#### **Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :**

M. Thierry TRIJOLET – Conseil Régional  
Mme Andréa KISS – Commune du Haillan  
Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE – Commune de  
Mérignac  
M. Franck RAYNAL – Commune de Pessac  
M. Jérôme PESCHINA – Commune de Martignas sur  
Jalle  
M. Edouard QUINTANO – Commune de Saint-Jean  
d'Ilac  
Mme Danielle NEVEU – Commune de Saint-Jean  
d'Ilac

#### **Membres au titre des associations :**

M. Jean Luc FORY – Vivre à Mérignac Beutre  
M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA  
M. Pierre ARNAL – AEHDCNA  
M. Dominique LESTYNEK – Fédération des  
syndicats de quartiers de Pessac  
M. Christian MALLARD – Martignas  
Environnement  
Mme Claudine VIENNE – Martignas  
Environnement  
M. Jean-Pierre ALLEMAND – AP ILLAC  
Mme Huguette LATECOERE – ARPRAM  
M. Jean-François FOURNIER – ARPRAM

#### **Autres participants :**

##### **DSAC/SO :**

M. Gervais GAUDIERE  
M. Christophe MORNON  
M. Clément FAUGER  
M. Yann BELLARBRE

##### **SNA/SO :**

M. Yannick BENAFLA  
M. Frédéric BARRET

##### **SA ADBM :**

M. Jean POUGET  
M. Henri-Marc DUPUIS  
M. Olivier CABANNE  
Mme Noëlle MONIER

##### **DDTM :**

Mme Sylvie GALIAY

##### **Invités :**

M. Clément ROSSIGNOL PUECH – Commune de  
Bègles  
M. Bruno LAFARGUE – Commune de Mérignac  
Mme Claire LAMBELIN – Commune de Saint-  
Jean d'Ilac  
M. Serge TOURNERIE – Commune d'Eysines  
M. François-Denis MONTJEAN – Dassault  
Aviation  
Mme Emilie PALKA – ATMO-NA  
M. Cyril HUE – ATMO-NA  
Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC

**Étaient excusés :**

M. Michel NAHON – Volotea  
Mme Madeleine SPRENGER – Volotea  
M. Pascal BONNET–SNA-SO  
M. Arnaud ARFEUILLE – Conseil Départemental  
M. Marcel SOULETTE – CLCV  
M. Rodolphe MICHELS – Vivre à Mérignac Beutre  
Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO  
M. Philippe LAGOUARDE – Fédération des syndicats de quartiers de Pessac  
Mme Hélène DOURNEAU - Bordeaux Métropole

Membres présents (titulaires et suppléants) : 24  
Membres présents avec voix délibérative (titulaires ou suppléants) :16  
Membre avec voix délibérative ayant donné mandat : 1  
Quorum (présence de 11 membres minimum) : atteint

\*\*\*\*\*

**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 dans l'espoir que la prochaine commission puisse se dérouler en présentiel.

Avant d'aborder l'ordre du jour, M. NOEL du PAYRAT a une pensée pour M. Loïc GESLIN ancien président de l'ARPRAM et membre de la CCE, décédé récemment.

**1. Présentation des nouveaux membres (CCE + COPER) et présentation du nouveau règlement intérieur**

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

L'arrêté portant renouvellement de la composition de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, en date du 24 février 2022, désigne 11 nouveaux membres :

Au titre des professions aéronautiques : Mme Florence LE BELLEGUIC (Air France), M. Alain GARCIA (Dassault Aviation) et M. Simon DRESCHER (ADBAM)

Au titre des représentants des collectivités territoriales : M. Thierry TRIJOLET (Conseil Régional), M. Frédéric MELLIER (Conseil Régional), Mme Marie RECALDE (Conseil Départemental), M. Arnaud ARFEUILLE (Conseil Départemental) et M. Jérôme PESCHINA (Martignas sur Jalle)

Au titre des associations : M. Jean-Pierre ALLEMAND (APILLAC), M. Jean-Luc FORY (Vivre à Mérignac Beutre) et M. Jean-François FOURNIER (ARPRAM)

Par ailleurs, 4 nouveaux membres intègrent le Comité Permanent (COPER) :

Au titre des professions aéronautiques : Mme Florence LE BELLEGUIC (Air France)

Au titre des représentants des collectivités territoriales : M. Thierry TRIJOLET (Conseil Régional) et Mme Marie RECALDE (Conseil Départemental)

Au titre des associations : M. Jean-Pierre ALLEMAND (APILLAC)

Concernant le règlement intérieur de la CCE, 3 amendements sont proposés aux membres :

- Article 1 / Possibilité de réaliser la commission en visioconférence (point déjà évoqué lors de la CCE du 07 avril 2021) ;
- Article 2 / Transmission des coordonnées complètes des membres lors de leur nomination ;
- Article 11 / Possibilité pour un membre de donner un mandat.

Échanges :

M. GODAIN demande à ce que la visioconférence ne soit utilisée qu'en dernier recours.

M. MALLARD précise que cette pratique est confortable et supprime les frais de déplacement.

M. LESTYNEK confirme le gain de temps et propose que les réunions soient mixtes dans la mesure du possible.

En conclusion, M. NOEL du PAYRAT souhaite que la visioconférence ne soit pas exclue des pratiques et demande de rajouter « et/ou » dans l'article 1<sup>er</sup> du règlement intérieur.

M. CABANNE reformulera donc ce 1<sup>er</sup> article de la manière suivante :

Article 1<sup>er</sup> : La commission se réunit au moins une fois par an en séance plénière. Cette réunion pourra être organisée en présentiel et/ou en distanciel (visioconférence).

VOTE :

« POUR » à l'unanimité.

**Le règlement intérieur est adopté.**

**2. Point sur le trafic 2021**

La présentation est assurée par M. DRESCHER, président du directoire de la SA ADBM.

Le trafic total a été, pour la deuxième année consécutive, fortement impacté par la crise sanitaire. L'aéroport s'attèle aujourd'hui à reconstruire son réseau avec les compagnies aériennes.

Il est à noter sur 2021 :

- Un peu plus de 48 000 mouvements d'aéronefs et 3 millions de passagers ;
- Une variation de +24,7% des mouvements par rapport à 2020 avec une saisonnalité marquée (trafic plus important entre juillet et octobre) ;
- Des vols commerciaux qui représentent 61% des mouvements totaux ;
- Des mouvements de nuit (22h-06h) qui représentent 5,8% du trafic total
- 74% des mouvements de nuit réalisés avant minuit avec une majorité d'arrivées.

Échanges :

M. GODAIN demande si les vols militaires sont comptabilisés dans le nombre de mouvements.

M. CABANNE répond par l'affirmative.

M. LESTYNEK demande si ces statistiques seront diffusées avec le compte rendu.

M. CABANNE confirme que toutes les présentations seront transmises aux membres avec le compte rendu.

### **3. Bilan du guichet unique 2021**

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

En 2021, 180 réclamations émanant de 230 réclamants et 52 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique.

Il est constaté un pic des réclamations liées à l'augmentation de l'utilisation de la piste 05, due principalement aux conditions météorologiques en août/septembre.

Il est rappelé que le choix de la piste est effectué par le contrôle aérien en fonction des conditions météorologiques et des infrastructures en maintenance.

#### Échanges :

M. GODAIN estime que la commune de Pessac n'est pas impactée par les décollages en piste 11.

M. CABANNE répond que l'outil « AEROVISION » disponible sur le site internet de l'aéroport permet de constater que la partie ouest de Pessac est bien survolée par les aéronefs au décollage lors de l'utilisation de la piste 11.

### **4. Présentation du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement PPBE**

La présentation est assurée par M. Gervais GAUDIERE, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile du Sud-Ouest et Clément FAUGER, Chef de la Subdivision 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 4 cartes (Lden et Ln pour les court et long termes). Un avis favorable a été émis par la majorité des membres lors de la CCE du 7 avril 2021 avec une publication des CSB par arrêté préfectoral le 20 mai 2021.

A la suite de cette publication, un projet de PPBE a été rédigé puis transmis au préalable à tous les membres de la CCE.

Le PPBE comprend :

- La synthèse des résultats de la cartographie du bruit, avec décompte des populations et des établissements d'enseignement et de santé
- L'identification des problèmes de bruit dans les zones dépassant les valeurs limites
- Les mesures mises en œuvre dans les 10 années précédentes
- Les mesures prévues pour les 5 années à venir selon les trois premiers piliers de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source, planification et procédures).

Il est rappelé que si des mesures de restrictions d'exploitation sont envisagées, il sera nécessaire de réaliser une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour évaluer les impacts acoustiques, socio-économiques et sanitaires.

M. DRESCHER détaille la mesure S1, « Maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage » et la mesure A2 « Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de piste 05 » par M. DRESCHER.

L'objectif de la mesure S1 est de redonner son caractère incitatif à la classification utilisée pour la modulation de la redevance d'atterrissage et notamment de permettre à l'aéroport d'actualiser les modulations de la redevance d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des aéronefs pour inciter au renouvellement des flottes.

Concernant la mesure A2, l'objectif est d'évaluer l'intérêt du prolongement du taxiway Papa pour permettre aux aéronefs de décoller plus tôt et ainsi réduire les nuisances sonores sur les secteurs urbanisés.

M. GAUDIERE détaille la mesure R1 « Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation de nuit de l'aéroport ».

Il est précisé que cette mesure, très attendue par les riverains, ouvre la possibilité d'apporter des restrictions et permettra d'enclencher l'étape de l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE). Cette action s'inscrit dans la continuité du groupe de travail « vols de nuit » composé du comité permanent de la CCE.

#### Échanges :

M. TOURNERIE s'interroge sur le fait que les cartographies et rapports sont exprimés en Lden, indicateur qui résulte d'un calcul logarithmique, alors que la LaMax reflète les niveaux réels.

Il regrette ensuite que les restrictions ne soient considérées qu'en dernier recours dans le 4<sup>ème</sup> pilier de l'approche équilibrée alors qu'elles auraient pu être lancées depuis longtemps.

Il constate enfin que le prix des billets parfois dérisoire appliqué par certaines compagnies n'incite pas à la régulation du trafic.

M. GAUDIERE répond que la position de la DSAC-SO est de débiter les démarches de l'EIAE sans attendre la fin du PPBE.

Quant à l'indicateur Lden, il rappelle que son utilisation est réglementaire.

M. DRESCHER ajoute que le prix des billets relève d'un vaste débat. Concernant les vols de nuit, l'aéroport assurera son rôle et les traitera avec les règles à venir, quelles qu'elles soient.

ADBAM est garant de l'activité économique mais avec un esprit de développement équilibré.

M. GODAIN rappelle que la mesure A2 a déjà été demandée depuis de nombreuses années par son association. Il s'interroge par ailleurs sur la procédure d'approche « RNP VPT en piste 05 » (action O2), laquelle n'est réalisée que par Air France à ce jour.

M. BENAFLA indique qu'Air France correspondait à tous les critères pour réaliser cette expérimentation en 2015. L'objectif est maintenant de pérenniser cette approche en y incluant toutes les autres compagnies à partir du 1<sup>er</sup> semestre 2023.

M. ARNAL s'inquiète de l'augmentation des vols de nuit liés aux compagnies low cost basées sur la plateforme. Il évoque par ailleurs la possibilité de doubler le trafic, source de préoccupation pour les riverains.

M. DRESCHÉL précise que l'aéroport veille à ce que la reprise des vols de nuit soit modérée, la situation actuelle n'étant pas comparable à celle de 2019.

Il indique que l'objectif n'est pas de doubler le trafic mais plutôt de reconstituer le réseau de destinations à la suite de la crise sanitaire en fonction des besoins du territoire.

M. LESTYNEK souhaite que le point capital des restrictions nocturnes tienne compte des vols humanitaires et d'urgence. Pour être moins nuisibles, les vols d'été pourraient être réalisés dans le créneau 22h/minuit. Par ailleurs, il propose dans le cadre de la maîtrise de l'occupation des sols autour de l'aéroport de réactiver l'observatoire des permis de construire.

Enfin, il propose de faire rejoindre les lignes A et B du tramway sur l'aéroport en desservant la gare de Pessac Alouette pour réduire le trafic routier et la pollution induite.

M. GAUDIERE rappelle effectivement que les restrictions ne signifient pas l'arrêt des vols de nuit mais la possibilité de déterminer des traitements différenciés avec un panel de solutions. Concernant l'observatoire des permis de construire, ce volet est intégré dans l'action P2 du projet de PPBE intitulée « Analyse des statistiques des permis de construire ». Enfin, l'arrivée du tramway sur l'aéroport en 2023 constituera un pas important en matière de connectivité.

Mme NEVEU demande d'une part si une mesure est prévue afin d'éviter le survol de St Jean d'Ilac, d'autre part pourquoi l'aéroport de Bordeaux est le seul à avoir du trafic de nuit et enfin si des aides financières sont versées aux compagnies low cost par le Département.

M. GAUDIERE répond qu'une présentation est prévue sur les manquements au point 6 de l'ordre du jour. Concernant les vols de nuit, la grande majorité des aéroports en ont mais, pour la plupart, avec des restrictions ; ce qui n'est pas encore le cas sur Bordeaux. Enfin, les compagnies low cost ne bénéficient pas d'aide particulière de la part du Département sur l'aéroport de Bordeaux.

M. DUPUIS ajoute qu'il est prévu dans le projet de PPBE une action O1 « Améliorer les procédures et les trajectoires », laquelle propose d'initier une nouvelle étude de modification des départs vers le nord en piste 23 suivant l'objectif de diminuer le nombre de personnes survolées dans les communes de St Jean d'Ilac et Le Las.

Mme KISS, sur le projet de PPBE :

- Précise qu'elle ne le votera pas en l'état, sauf si le conditionnel utilisé dans la description de l'action R1 est supprimé. Formulation reprise dans la Partie 1 *Résumé non technique*, paragraphe *Restrictions d'exploitation (actions de type R)* - page 6\* et dans la fiche Action R1 – page 52\*\*.

\* : « La mise en évidence par le diagnostic de l'augmentation du nombre de personnes exposées au bruit des vols nocturnes invite à poursuivre la réflexion sur la mise en place de restrictions d'exploitation sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac si les mesures émanant des trois premiers piliers ne suffisent pas. Une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pourra être réalisée (mesure R1) ».

\*\* : « Si les mesures retenues par le PPBE, relevant des trois premiers piliers, ne suffisent pas à traiter le problème de bruit spécifique que représentent les vols de nuit, une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pourra être réalisée pour évaluer l'impact d'éventuelles restrictions d'exploitation visant à répondre aux enjeux posés par ces vols de nuit sur l'aéroport, en prenant en compte les facteurs environnementaux, sociaux et économiques ».

- Fait remarquer, concernant le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) mentionné dans le paragraphe *Planification et gestion des sols (actions de type P)* – page 5 et dans le paragraphe *Comparaison entre la situation à court terme et la situation de long terme ; identification des problèmes et des*

*situations à améliorer* – page 34, que la mairie du Haillan respecte la réglementation en ne délivrant pas de permis de construire pour les habitations dans les zones de bruit.

M. GAUDIERE rappelle que l'objectif n'est pas d'attendre le résultat des mesures du PPBE dans 5 ans pour débiter l'EIAE. Par ailleurs, s'il est possible de reformuler l'action R1, il faut garder à l'esprit que c'est l'Europe qui vérifiera si le processus réglementaire est bien respecté lors de l'EIAE.

Enfin, concernant le PEB, ce dernier est encore protecteur à ce jour.

M. GODAIN demande à ce que la procédure de décollage NADP1 soit appliquée scrupuleusement par toutes les compagnies comme le fait Air France.

M. GAUDIERE reste prudent sur l'éventualité d'un non-respect de cette procédure par les compagnies car il est difficile de la distinguer de la NADP2 à l'œil nu.

M. ROSSIGNOL PUECH condamne les objectifs de croissance de l'aéroport en termes de mouvements et de passagers. Il estime que les évolutions technologiques ne compenseront pas les problématiques liées au bruit et au climat.

Concernant les vols de nuit, il cite 2 aéroports qu'il estime exemplaires : Le Bourget et Orly.

Par ailleurs, il demande si les procédures de décollage/atterrissage peuvent être vérifiées dans les ordinateurs de bord afin de dresser des amendes et si les avions les plus bruyants pourront être interdits. Enfin, M. le maire de Bègles s'interroge sur une corrélation possible entre le bruit et la consommation de carburant.

M. DRESCHER répond que l'aéroport a bien des objectifs qui consistent à répondre à la demande et à s'organiser en conséquence. L'objectif de trafic pour 2022 est de l'ordre de 5 millions de passagers, mais son doublement n'en est pas un. Il rappelle que l'aéroport doit s'adapter au territoire et non l'inverse.

M. GAUDIERE ajoute que les ordinateurs de bord ne sont pas surveillés pour la vérification des procédures mais sont utilisés uniquement pour des raisons de sécurité (données internes stockées si besoin en cas d'accident). A propos des aéronefs les plus bruyants, ils sont déjà interdits en Europe et a fortiori en France depuis 2002 (avions du Chapitre 2).

Enfin, il n'y a pas de corrélation systématique entre la réduction du bruit et les émissions de gaz. Il existe cependant une procédure dite de descente continue, autant que possible appliquée sur Bordeaux, qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant en évitant au maximum la descente en palier. Cette procédure est appliquée au-delà des 15 derniers kilomètres avant l'atterrissage et n'est donc pas perceptible par les riverains situés proche de l'aéroport.

M. ARNAL aborde le sujet de la piste sécante (piste 11/29) qui n'est pas mentionné dans le PPBE et souhaite qu'elle perdure au-delà de 2025 avec son taux d'utilisation actuel.

M. GAUDIERE rappelle que le PPBE présenté en séance a une échéance à 5 ans. Le sujet de la piste sécante sera certainement abordé lors du PPBE suivant.

M. FORY s'interroge sur l'insonorisation des logements avec l'évolution du plan de gêne sonore et demande si la construction d'un collège à Beutre à proximité immédiate de l'aéroport entraînera une modification de l'utilisation de la piste sécante.

M. DUPUIS indique que le plan n'a pas évolué depuis 2004, mais que celui-ci est toujours en faveur des riverains puisque les hypothèses de trafic retenues lors de l'élaboration du plan étaient de 69 000 mouvements/an alors que l'aéroport en a réalisé 48 000 en 2021 à la suite de la crise sanitaire. Sur 1150

logements identifiés, environ 800 ont été insonorisés à ce jour et sur le potentiel restant, une centaine seraient encore éligibles à une aide.

Concernant le collège de Beutre, sa construction ne changera en rien l'utilisation et le fonctionnement de la piste 11/29 aussi longtemps que cette piste sera opérationnelle. Le collège sera survolé lors des atterrissages en piste 29 et lors des décollages en piste 11.

M. FAUROUX fait remarquer qu'il existe déjà des consignes particulières la nuit. Celles-ci sont mentionnées dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique) et portent sur l'utilisation des inverseurs de poussée, les essais moteurs ou encore les vols d'entraînement.

Par ailleurs, un arrêté définit les dispositions règlementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores à proximité de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Le non-respect de cet arrêté et des procédures dites de moindre bruit fait l'objet d'un relevé de manquement environnemental et peut conduire l'ACNUSA à prononcer une sanction sous la forme d'une amende.

Concernant la construction d'établissement d'enseignement autour de l'aérodrome, il rappelle qu'un collège a été créé il y a quelques années à Saint-Jean d'Illac avec un avis négatif de la DGAC.

Sur le plan des nuisances sonores, il précise qu'il n'y a pas forcément de corrélation entre hauteur et bruit. Des études montrent que ce ne sont pas toujours les avions les plus bas qui sont les plus bruyants car la motorisation peut jouer un rôle important.

Enfin, concernant la procédure NADP1, il confirme qu'elle est très difficile à détecter étant donné les facteurs à prendre en considération (vent, humidité, température, pression atmosphérique, vitesse et motorisation de l'aéronef...).

Mme LATECOERE estime que les riverains qui habitent en intra rocade ne peuvent malheureusement pas bénéficier de l'aide à l'insonorisation car aucune mesure du bruit n'a été réalisée dans ces zones.

M. FAUGER explique que les cartes qui servent à déterminer les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation ne sont pas établies sur la base de mesure du bruit au sol mais sur de la modélisation.

M. GAUDIERE ajoute que les cartes de bruit sont établies avec du trafic réel, en tenant compte des trajectoires et des signatures sonores de chaque aéronef.

Les cartes sont exprimées en Lden (niveaux jour/soirée/nuit) comme le demande la réglementation.

M. TOURNERIE désapprouve le PPBE et considère que les restrictions devraient porter sur l'ensemble du trafic et non sur les vols de nuit uniquement.

Concernant les vols militaires, il demande à ce qu'ils soient intégrés dans les cartographies. Sur le plan de l'insonorisation, il souhaite une augmentation de la taxe (TNSA) pour traiter davantage de logements.

M. GODAIN demande si les employés des zones industrielles sont comptabilisés dans la population impactée.

M. GAUDIERE explique que les vols CTC de Dassault Aviation ne peuvent, par définition, être intégrés dans les plans, mais que les autres vols militaires le sont bien.

A propos du système d'aide à l'insonorisation et en qualité de président de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR), il assure que les avis donnés sont très majoritairement favorables aux riverains. Enfin, les plans ne comptabilisent que les habitants et non les salariés des entreprises.

M. GARCIA précise que la production des Rafales en sortie de chaîne se trouve à Bordeaux et n'est pas délocalisable. L'activité des vols CTC reste, quant à elle, aléatoire.

M. ARNAL demande la confirmation qu'aucune aide financière est versée aux habitants de Pessac.

M. GAUDIERE répond que Pessac n'est pas à l'intérieur du plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport et par conséquent, que les habitants de cette commune ne peuvent prétendre à l'aide.

Mme CASSOU-SCHOTTE demande où en est le dossier de demande d'insonorisation du groupe scolaire Oscar Auriac à Mérignac et signale par ailleurs que les nuisances générées par les Rafale augmentent.

M. CABANNE répond qu'un courrier adressé à la mairie de Mérignac sur le sujet n'a pas reçu de retour à ce jour.

M. QUINTANO s'inquiète des écarts de trajectoires sur la commune de Saint Jean d'Illac. Concernant le PPBE, il rejoint Mme KISS sur l'utilisation du conditionnel dans la description de l'action R1. Enfin, il souligne que le sujet de la piste sécante est une question centrale qu'il faudra aborder dans le PPBE.

M. NOEL du PAYRAT précise que la piste sécante ne fait pas partie du débat sur le PPBE actuel.

M. PESCHINA remarque qu'il serait intéressant d'étudier les taux d'utilisation des pistes sur des périodes courtes car la piste 11/29 peut être sollicitée de manière importante, comme cela a été le cas récemment durant une semaine pour des raisons météorologiques. L'objectif du PPBE doit selon lui permettre de réduire de manière globale le nombre de personnes impactées par les nuisances de l'aéroport pour répondre à l'intérêt collectif.

Avant de passer au vote, M. NOEL du PAYRAT note la volonté des parties prenantes de franchir une étape importante afin de progresser collectivement.

Le PPBE est soumis au vote avec un ajustement de la formulation de l'action R1 (remplacement du conditionnel).

**Afin de pouvoir poursuivre les étapes de validation du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, M. NOEL du PAYRAT sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :**

Mandat : Mme MOREAU a donné son mandat à M. GODAIN

Avis défavorable :

- M. GODAIN - AEHDCNA (2)
- M. ALLEMAND - APillac (1)

Abstention :

- Mme CASSOU-SCHOTTE - Commune de Mérignac (1)
- M. FORY - Vivre à Mérignac Beutre (1)

Avis favorables : le reste des membres présents et votants (12)

Le projet de PPBE est adopté.

##### **5. Point d'information sur les vols de transformation Rafale**

M. GARCIA, conseiller du Président-Directeur Général de Dassault Aviation présente le bilan des vols de transformation sur avions de chasse Rafale (contrats INDE + GRECE) :

- 1143 vols ont été effectués entre le 21 octobre 2019 et le 31 janvier 2022 ;
- 82% du trafic a eu lieu sur la piste 05/23 ;
- 28% des vols à l'atterrissage ont utilisé l'ILS (Instrument Landing System) et 72% ont réalisé un break au-dessus des zones les moins urbanisées ;
- 519 réclamations ont été déposées par 79 personnes sur le portail d'écoute crée par Dassault Aviation pour l'occasion ;
- 70% des réclamations ont été générées par 3 personnes.

Un point est réalisé sur les futurs contrats :

- Les vols CTC CROATIE débuteront en novembre 2023 avec une prévision de 200 mouvements répartis sur 6 mois ;
- Aucune activité CTC pour le contrat Indonésien n'est prévue ;
- Les vols CTC ÉMIRATS ARABES UNIS débuteront en 2026 avec une prévision de 200 mouvements répartis sur 6 mois.

Il est rappelé que la planification des vols restera inchangée, avec les mêmes règles environnementales (pas de vols de nuit, ni le week-end et les jours fériés).

#### Echanges :

M. LESTYNEK demande si ces opérations permettent de renforcer les liens entre d'une part les professionnels (techniciens, pilotes...) et d'autre part Dassault, la France et les autres pays.

M. GARCIA répond par l'affirmative. Les exportations montrent que le savoir-faire français est désormais reconnu à l'international. Il existe aujourd'hui un « label France » qui devrait ouvrir de nouvelles perspectives.

#### **6. Présentation des manquements sanctionnables 2021**

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 « 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 Aéroportuaires (ACNUSA) qui prononce une sanction financière à l'égard de la compagnie.

En 2021, 1064 déviations de trajectoires ont été détectées puis analysées afin d'écarter celles ayant pour origine des raisons de sécurité. Au final, 37 PV ont été notifiés et 27 manquements ont été transmis à l'ACNUSA dont une grande majorité concernant des départs en piste 23 et en piste 29.

Lors des séances plénières de 2021 de l'ACNUSA, 14 dossiers ont été examinés pour 94 000 € d'amendes.

Deux compagnies ont été contactées par le SNA-SO pour prévenir des manquements récurrents sur des départs en piste 29. Des mesures ont été prises par ces compagnies pour pallier des erreurs dans la base de données de leurs systèmes de navigation embarqués.

#### Échanges :

M. GODAIN demande où se situe Bordeaux par rapport aux autres aéroports concernant les manquements.

M. GAUDIERE indique qu'il est difficile de répondre à cette question car les situations opérationnelles sont difficilement comparables entre divers aéroports. Toutefois, un travail est en cours avec le SNA-SO qui permettra de mener des actions pédagogiques et de sensibilisation auprès des compagnies.

#### **7. Bilan des réunions de groupe de travail vols de nuit et du comité permanent**

La présentation est assurée par M. Gervais GAUDIERE (DSAC-SO) et M. Olivier CABANNE (ADBM).

Le groupe de travail vols de nuit s'est réuni à deux reprises, le 16 juin et le 8 octobre 2021. Un état des lieux a été réalisé sur 2019, année représentative du trafic avant la crise sanitaire, en fonction de multiples critères (aéronefs, compagnies, tranche horaire, QFU...).

Il est à noter :

- que 6,8 % des mouvements ont été opérés la nuit (entre 22h et 06h) ;
- que 74 % des vols de nuit ont eu lieu durant la saison été (forte saisonnalité) ;
- une augmentation des chapitres 4 concomitante avec la diminution des chapitres 3, effet de la modernisation permanente des flottes.

#### **Echanges :**

M. LESTYNEK demande quelle est l'origine principale des vols de nuit

M. CABANNE répond qu'il s'agit majoritairement de vols commerciaux programmés.

#### **8. Présentation de la campagne de la qualité de l'air 2021**

La présentation est assurée par Mme PALKA, Ingénieure d'Etudes ATMO-Nouvelle-Aquitaine.

M. DUPUIS, en préambule, précise que cette campagne réalisée sur l'aéroport de Bordeaux a été annoncée lors de la précédente CCE.

Les objectifs ont été les suivants :

- Disposer de données avec un trafic aérien réduit (situation inédite de crise sanitaire) afin de pouvoir procéder à des comparaisons dans le futur ;
- Evaluer les concentrations en polluants ;
- Vérifier le respect des valeurs réglementaires ;
- Comparer les niveaux relevés sur l'aéroport à ceux relevés par des stations urbaines et de trafic ;
- Réaliser une modélisation des concentrations (PM10, PM2,5 et NO2) sur l'aéroport et les principaux axes routiers environnants.

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 résultats de cette campagne, disponibles sur le site d'ATMO-NA, montrent :

#### **Pour les cartes modélisées**

- Une concentration sur l'aéroport équivalente aux niveaux de fond pour les PM10 et PM2,5
- Une concentration légèrement supérieure aux niveaux de fond sur la piste préférentielle pour le NO2

- Une surconcentration de ces 3 polluants sur la rocade et les avenues fréquentées.

Pour les mesures automatiques

- Des seuils réglementaires respectés pour tous les polluants
- Des seuils recommandés par l'OMS dépassés pour les PM10 et PM2,5 sur l'aéroport et sur les stations de la métropole, indiquant une pollution de fond.

Pour les prélèvements par tubes passifs

- Des valeurs réglementaires respectées pour le NO2 et le benzène
- Un seuil annuel recommandé par l'OMS pour le NO2 dépassé sur 7 sites/ 33
- Des concentrations en NO2 élevées au niveau de l'entrée de l'aéroport, des parkings et à proximité des routes fréquentées
- Des concentrations en BTEX très faibles.

En 2021, les zones riveraines autour de l'aéroport semblent être majoritairement impactées par le trafic routier.

Échanges :

M. LESTYNEK souligne que ces mesures confirment la nécessité de développer les transports en commun, particulièrement par une jonction des lignes A et B du tramway sur l'aéroport.

M. GAUDIERE fait remarquer la contribution marginale de l'activité aérienne stricto sensu par rapport à la pollution de fond et du trafic routier.

\*\*\*\*\*

L'ordre du jour étant épuisé, M. GAUDIERE excuse le départ anticipé de M. Christophe NOEL du PAYRAT et lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et des échanges.

Le président,

  
Le Secrétaire Général,  
Christophe NOEL du PAYRAT