

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AÉROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC**

Réunion du 05 décembre 2023

**Étaient présents :**

<p><b>Présidence :</b> Mme Aurore LE BONNEC – Secrétaire Générale Préfecture</p> <p><b>Membres au titre des professions aéronautiques :</b> M. Laurent FAUROUX – SNCTA Mme Madeleine SPRENGER – VOLOTEA M. Pascal BONNET – SNA-FO M. François-Denis MONTJEAN – DASSAULT AVIATION Mme Valérie BOUCHET-CARBONA – AIR FRANCE M. Franck MANCEAU – DHL M. Simon DRESCHER – SA ADBM M. Bruno NAVARO – SA ADBM</p> <p><b>Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :</b> M. Edouard QUINTANO – COMMUNE DE SAINT-JEAN D'ILLAC</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> Mme Dorothée MOREAU - SEPANSO M. Jean Luc FORY – VIVRE À MÉRIGNAC BEUTRE M. Jean-Claude GODAIN – AEHDCNA M. Dominique LESTYNEK – FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE QUARTIERS DE PESSAC M. Jean-Pierre ALLEMAND – AP ILLAC Mme Huguette LATECOÈRE – ARPRAM M. Marcel SOULETTE – CLCV M. Pierre ARNAL – AEHDCNA Mme Chantal PERROMAT – AP ILLAC M. Jean-François FOURNIER – ARPRAM</p>	<p><b>Autres participants :</b></p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Christophe MORNON M. Ivan-David NICOLAS M. Clément FAUGER M Yann BELLARBRE</p> <p><b>SNA/SO :</b> M. Alexandre CROZAT M. Maxime FOURNIER</p> <p><b>DDTM 33 :</b> Mme Blandine BELIN-ROBERT</p> <p><b>SA ADBM :</b> M. Jean POUGET M. Henri-Marc DUPUIS M. Olivier CABANNE Mme Elsa DELALANDE</p> <p><b>Invités :</b> LCL Martin LIEUTARD – EMZD Sud-Ouest M. Sébastien NEVEU – ESID Bordeaux M. Stéphane ROBY – ESID Bordeaux Mme Sophie LASERRE - DSAC Mme Hélène DOURNEAU – Bordeaux Métropole Mme Josiane ZAMBON – Bordeaux Métropole M. Jacques SOULETIS – Commune de Martignas M. Jean-Claude JUZAN – Fédération des quartiers de Pessac Mme Florence BOUGAULT – Fédération des quartiers de Pessac M. Laurent MEZIANI – EasyJet M. Stéphane MARI – Commune de PESSAC</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Étaient excusés :**

M. Thierry TRIJOULET – CONSEIL RÉGIONAL  
Mme Andréa KISS – COMMUNE DU HAILLAN

Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE – COMMUNE DE MÉRIGNAC  
M. Jérôme PEScina – COMMUNE DE MARTIGNAS SUR JALLE  
Mme Amandine BETES – COMMUNE D'EYSINES  
M. Franck RAYNAL – COMMUNE DE PESSAC  
M. Philippe LAGOUARDE – FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE QUARTIERS DE PESSAC  
M. Christian MALLARD – MARTIGNAS ENVIRONNEMENT  
Mme Claudine VIENNE – MARTIGNAS ENVIRONNEMENT  
M. Réginald OTTEN – EASYJET  
M. Jean-Marc HELLEC – SABENA TECHNICS  
Mme Laure BUA – ICTS

\*\*\*\*\*

### **Ouverture de la séance**

Madame Aurore LE BONNEC, secrétaire générale de la Préfecture de la Gironde, sous-préfète de Bordeaux, ouvre la séance.

#### **1. Point sur l'activité aéroportuaire et statistiques du guichet unique**

*La première partie de la présentation est assurée par M. DRESCHER, Président du directoire de la SA ADBM.*

Il est tout d'abord rappelé le contexte et le Plan d'Orientation Stratégique à 5 ans. Celui-ci met particulièrement l'accent sur la réduction de la consommation d'énergie, la production d'énergie verte, la décarbonation des activités de l'entreprise et l'investissement dans la qualité de services avec un futur bâtiment central moderne et doté de commerces en zone d'embarquement. Avec environ 220 collaborateurs à l'heure actuelle, l'aéroport prévoit de dimensionner son effectif en conséquence par de nouveaux recrutements.

L'aéroport est encore en phase de reconstruction. Le schéma de croissance connu par le passé ne sera plus la référence. L'objectif est d'apporter une valeur ajoutée au territoire grâce au développement de routes opérées par des compagnies premium. Afin de pouvoir accueillir ces compagnies, la qualité d'accueil doit être améliorée. La croissance, différente de celle que l'aéroport a connu jusqu'en 2019, pourra être qualifiée de raisonnée.

Le trafic total prévu à la fin de l'année 2023 est de 6,5 millions de passagers, soit un chiffre légèrement au-dessus du prévisionnel.

Il est à noter qu'à volume égal de passagers, il y a moins de mouvements car les capacités des avions ont augmenté par rapport à 2019.

*La seconde partie relative au bilan du guichet unique est assurée par M. Olivier CABANNE, Chargé des Relations Territoriales de la SA ADBM.*

A fin novembre 2023, la répartition des mouvements était la suivante : 83,3 % pour la piste 05/23, 11,5 % pour la piste 11/29, et 5,2 % pour l'aire hélicoptères.

Des utilisations inhabituelles des pistes ont été observées durant l'année. Du 9 janvier au 26 mars, la piste 11/29 a été affectée à des opérations de roulage en raison de travaux sur des taxiways. De plus, du 25 octobre au 22 novembre, cette même piste a été fermée en raison de la réfection de sa couche de roulement.

Pour des raisons météorologiques, au cours du deuxième trimestre, un vent prédominant de Nord-Est a conduit à une augmentation du QFU05. De même, au cours du troisième trimestre, une utilisation accrue du QFU29 a été constatée en raison d'un vent de Nord-Ouest persistant.

Depuis le début de l'année, 1261 réclamations émanant de 305 réclamants et 103 demandes d'informations ont été traitées par le guichet unique.

Les principaux messages ont concerné :

- Les vols de nuit
- Les décollages face au Nord-Est
- L'utilisation de la piste 11/29
- La dispersion des trajectoires lors des décollages 23 vers le Nord

Échanges :

M. LESTYNEK demande si la composante de vent traversier a récemment été modifiée.

M. MORNON répond par la négative. Lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 nœuds y compris les rafales. Le choix de la piste en service prend en compte d'autres facteurs précisés dans l'AIP (Publication d'Information Aéronautique).

M. ALLEMAND souhaite savoir si le fait de ne disposer que d'une seule piste peut être problématique.

M. MORNON précise que s'il n'y avait qu'une piste, des vols pourraient être déroutés en cas de très forts vents.

M. GODAIN partage une expérience vécue récemment dans un aéroport ne disposant que d'une piste. Il souligne ainsi l'intérêt d'en avoir deux à Bordeaux.

## **2. Actualités environnementales de l'aéroport**

*La présentation des principales actions réalisées en 2023 ou en projet sur 2024 est assurée par Henri-Marc DUPUIS, Responsable de la Cellule Environnement et Insertion Territoriale de la SA ADBM.*

Rénovation bâtiminaire :

Remplacement de l'intégralité des 1750 m<sup>2</sup> de façades vitrées du hall B, côté piste et côté ville, visant un gain de performance thermique (travaux achevés durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2023).

Mobilité terrestre (action dont le porteur est Bordeaux Métropole) :

Fin avril, mise en service de l'extension de la ligne A du tramway et évolution depuis septembre de la ligne de bus 39 (ligne à niveau élevé de service) avec un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe et une offre de nouvelles liaisons vers Saint Médard, le Haillan, Eysines, Gradignan et Villenave d'Ornon.

Panneaux solaires sur les parkings P0, P3 et P4 :

Les travaux d'installation de 3000 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques en couverture du P0 sont en phase de réception. L'électricité produite sera autoconsommée à 100% et permettra de couvrir 4% des besoins sur une année pleine.

Le P3 a bénéficié en juin dernier de la mise en place de 9 candélabres leds solaires et hybrides.

Un projet d'ombrière est en cours d'étude sur le P4 sur une surface importante, renforçant ainsi l'engagement de l'aéroport en faveur des énergies renouvelables.

Végétalisation :

Après la végétalisation du parvis du tramway, l'accent sera mis sur la végétalisation des espaces situés en entrée et sortie d'aéroport. Les objectifs sont multiples : lutter contre les îlots de chaleur, conforter les corridors écologiques, valoriser l'espace...

**Biodiversité :**

Un partenariat a été signé avec le Conservatoire d'espaces naturels de Nouvelle-Aquitaine (CEN-NA) afin d'améliorer la connaissance des espèces floristiques et faunistiques et consolider l'engagement de l'aéroport envers la protection de la biodiversité. Un plan de gestion sera élaboré l'année prochaine pour maintenir et développer la biodiversité sur la plateforme aéroportuaire.

**Énergie :**

Un projet de géothermie est en cours afin de réduire l'utilisation d'énergie fossile (gaz naturel) et l'empreinte carbone de l'aéroport.

Le recours à la géothermie devrait permettre de substituer 40% de la consommation de gaz de la plateforme en couvrant 40% des besoins en chaud et 63% des besoins en froid.

Échanges :

M. FORY demande s'il est prévu de desservir directement la gare Saint-Jean en tramway.

M. DUPUIS répond par l'affirmative, mais dans un horizon à préciser.

Mme BOUGAULT souhaite connaître la fréquentation de la ligne 39.

M. DUPUIS ne dispose pas de données sur cette ligne mais indique que les abonnements TBM ont été multipliés par 5 au sein de son entreprise depuis l'arrivée du tramway.

M. DRESCHER ajoute que la fréquentation de l'extension de la ligne A du tramway a dépassé les prévisions de Bordeaux Métropole.

M. LESTYNEK estime qu'il faudrait encore développer l'intermodalité en faisant rejoindre les lignes A et B du tramway au niveau de l'aéroport. Cette nouvelle portion permettrait aux personnes en provenance du bassin d'Arcachon de rejoindre l'aéroport à partir de la gare de Pessac Alouette.

M. ALLEMAND regrette que la commune de Saint-Jean d'Illac ne soit pas aussi bien desservie.

M. LESTYNEK demande si les cours d'eau qui traversent l'aéroport font l'objet d'un suivi.

M. DUPUIS répond que chaque bassin versant de l'aéroport fait l'objet de contrôles réglementaires. Le rejet des eaux pluviales du bassin versant n°3 sur lequel se trouve la grande majorité des infrastructures est régulé dans l'exutoire après traitement réalisé par 2 bassins de rétention (traitement mécanique puis physico-chimique des matières si nécessaire).

M. ALLEMAND fait remarquer que la limitation de l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance (APU) situés à bord des aéronefs n'est pas citée dans le bilan des actualités environnementales.

M. DUPUIS répond effectivement qu'un arrêté est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre dernier et que ce sujet sera abordé dans le point suivant de l'ordre du jour.

Mme BOUGAULT note qu'il faudrait ajouter les mouvements d'aéronefs dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre évoqué par l'aéroport pour un meilleur aperçu de la totalité des émissions.

M. DUPUIS précise que le cycle Landing and Take Off (phases d'atterrissage, de roulage et de décollage) est désormais calculé annuellement. A titre d'exemple, il représente environ 70% des émissions indirectes des partenaires pour l'année 2022.

M. GODAIN évoque une forte augmentation des décollages en QFU05 et demande si les travaux de prolongement du taxiway jusqu'au seuil de piste 05 sont fixés.

M. DUPUIS indique que ce sujet sera abordé au point suivant concernant les actions du PPBE.

### **3. Point d'étape sur les actions du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement « PPBE »**

Ce point d'avancement des 17 actions du PPBE est réalisé successivement par la SA ADBM, le SNA-SO et la DSAC-SO.

*Pour les 6 actions portées par la SA ADBM, la présentation est assurée par MM. DUPUIS et CABANNE, de la cellule Environnement et Insertion Territoriale.*

**ACTION S1 :** Maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage

L'autorité de Régulation des Transports (ART) a approuvé la nouvelle modulation des redevances présentée par l'aéroport en mars 2023. Le coefficient de modulation horaire nocturne de la redevance d'atterrissage a ainsi été renforcé au 1er août. Pour mémoire, le montant de cette redevance varie également en fonction de la masse maximale au décollage et du groupe acoustique de l'aéronef.

**ACTION P3 :** Poursuivre le programme d'insonorisation des logements du PGS

Les riverains de l'aéroport de Bordeaux peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide financière pour l'insonorisation de logements, d'établissements d'enseignement ou de locaux sanitaires et sociaux.

L'objectif recherché est de répondre à toutes les demandes des riverains afin d'insonoriser les locaux éligibles compris dans le PGS en vigueur de l'aéroport.

En 2023, la Commission Consultative d'Aide aux Riverains a donné un avis favorable à l'insonorisation de 42 logements pour un montant de travaux de 458 000 €. De plus, les deux établissements scolaires situés à l'intérieur du PGS en vigueur sont en cours d'instruction.

**ACTION C1 :** Informer sur l'activité aéroportuaire

Le fonctionnement spécifique de l'Aéroport de Bordeaux et les conditions d'utilisation des pistes font l'objet de questionnements récurrents nécessitant de partager une connaissance des contraintes opérationnelles, des infrastructures et plus globalement une vision de l'écosystème aéroportuaire (activités, trafic aérien, organisations, etc...).

Afin de répondre à cette action, ADBM diffuse sur son site internet des messages d'information lors d'une utilisation inhabituelle des pistes et publie un bulletin trimestriel destiné aux riverains. Bulletin dont l'évolution est concertée avec les associations de riverains membres de la CCE.

**ACTION C2 :** Répondre aux sollicitations des populations riveraines

Les questions liées à l'environnement sonore restent le principal enjeu environnemental soulevé par les populations riveraines survolées par les aéronefs en phase de décollage ou d'atterrissage.

Ainsi, l'aéroport doit poursuivre un dialogue permanent, être à l'écoute des attentes et fournir des réponses précises et fiables aux questions des riverains.

Cette action vise au travers du guichet unique, à répondre aux demandes, grâce aux données délivrées par le dispositif de visualisation du trafic commercial « Aérovision » et les 6 stations de mesure de bruit implantées dans les communes voisines.

Afin de faciliter les échanges, les riverains ont la possibilité de déposer directement leurs demandes sur Aérovision. Outil qui a par ailleurs été homologué par l'ACNUSA en mai dernier.

Enfin, des permanences de l'aéroport sont organisées au sein des mairies situées dans le PGS. L'objectif est d'aller à la rencontre des riverains et des élus pour leur fournir des renseignements relatifs à l'évolution de l'environnement sonore aéroportuaire et répondre à leurs interrogations.

ACTION A2 : Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de piste05

Une réunion de lancement a eu lieu au premier semestre 2023. La planification comprend une phase d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) destinée à réaliser l'étude de faisabilité au cours du premier semestre 2024. Cette étape vise à examiner les contraintes techniques, financières et environnementales associées à ce projet.

ACTION A1 : Réduire le bruit au sol

Il s'agit de poursuivre le déploiement de convertisseurs mobiles 400 Hz pour alimenter en électricité les aéronefs en stationnement. Actuellement au nombre de 9, l'aéroport prévoit l'ajout de 3 unités supplémentaires l'année prochaine et d'équiper à moyen terme l'intégralité des parkings commerciaux.

Échanges :

M. JUZAN signale que l'un des membres de son association a rencontré des difficultés pour se connecter sur Aérovision et demande vers qui se diriger en cas de problème.

M. CABANNE confirme avoir fourni son aide au riverain concerné. Il précise par ailleurs que le dépôt d'une demande prend en moyenne quinze secondes et rappelle l'importance de s'identifier compte tenu des récents événements liés à des alertes anonymes.

M. DUPUIS suggère la mise en place d'une charte d'utilisation d'Aérovision.

M. GODAIN explique qu'il encourage régulièrement les riverains à déposer leurs réclamations auprès du guichet unique, mais que ces derniers se plaignent souvent de recevoir la même réponse.

MM. DUPUIS et CABANNE mettent en avant l'impossibilité de répondre de manière personnalisée à des demandes générées mécaniquement par certains riverains à chaque passage d'avion. Ils soulignent que, dans le cas de demandes précises, une vérification des trajectoires et des niveaux sonores est systématiquement effectuée.

M. CABANNE ajoute que si les échanges par e-mail ne suffisent pas, il est proposé un échange téléphonique ou un rendez-vous sur l'aéroport. Dans tous les cas, une réponse est apportée.

M. ARNAL mentionne que les riverains émettent des doutes quant aux explications météorologiques données pour justifier le sens d'utilisation des pistes.

M. FAUROUX répond que le sens d'utilisation des pistes par rapport à l'orientation et la force du vent correspond à des normes internationales.

Mme MOREAU rappelle, concernant le PPBE, l'avis donné par l'ACNUSA et son échéance non conforme à la réglementation européenne.

M. MEZIANI fait remarquer l'importance d'associer les compagnies dans les études, particulièrement celle sur le prolongement du taxiway Papa, dans la mesure où ces dernières peuvent utiliser des procédures particulières.

M. MORNON rappelle que la procédure NADP2 est interdite à Bordeaux.

M. MEZIANI précise qu'il ne s'agit pas de la procédure de décollage NADP2 mais de la procédure FLEX.

Concernant la fourniture d'énergie aux aéronefs en stationnement, il souligne que les avions seront toujours contraints d'utiliser des groupes électrogènes au sol (dits GPU) pour assurer le chauffage ou la climatisation à bord.

M. DUPUIS répond que des moyens de substitution mobiles sont également à l'étude pour alimenter les aéronefs en climatisation-chauffage durant le stationnement.

*Pour les 4 actions du SNA-SO, la synthèse est assurée par M. Alexandre CROZAT, Chef du SNA-SO.*

#### ACTION O1 : Améliorer les procédures et les trajectoires

L'optimisation des trajectoires, dans le but de limiter les nuisances, demeure un enjeu permanent qui se concrétise au fil des opportunités en cohérence avec les contraintes d'exploitation et de sécurité de l'aéroport.

Actuellement, les services du SNA-SO travaillent sur la modification des procédures opérationnelles de décollage en piste 29 vers le sud.

#### ACTION O2 : Généraliser l'utilisation de la procédure d'approche RNP VPT en piste 05

Cette technologie innovante, basée sur la « navigation de surface RNAV » avec senseur satellites, permet de réaliser des trajectoires d'approche en piste 05 « courbes » RNP presque entièrement automatisées à bord (sous réserve que la compagnie aérienne soit approuvée par la DGAC en termes d'équipements bord et de qualification des équipages).

Un bilan des nouvelles trajectoires sera présenté lors de la prochaine CCE.

#### ACTION O3 : Maintenir les approches en descente continue (CDO)

La descente continue est une technique qui permet à un avion en approche d'éviter au maximum les phases de vol en palier et réduire ainsi la sollicitation des moteurs. Elle permet de limiter les nuisances sonores et de réaliser des économies de carburant.

L'aéroport de Bordeaux fait partie des plateformes où cette procédure est fréquemment mise en œuvre, représentant environ 50% des atterrissages.

#### ACTION C3 : Sensibiliser les contrôleurs aux enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux sont traités lors des sensibilisations annuelles. L'exploitant participe à certaines sessions pour aborder les sujets liés aux nuisances sonores et les relations riveraines.

*Pour les 7 actions de la DSAC-SO, les présentations sont assurées par MM. FAUGER, BELLARBRE et NICOLAS*

#### ACTION P1 : Étude d'opportunité de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

La DSAC-SO indique que cette action ne peut pas être lancée actuellement.

#### ACTION P2 : Analyse des statistiques des permis de construire délivrés dans le PEB

Un rappel de l'historique de cet observatoire est présenté étant donné qu'il a été opérationnel de 2010 à 2014. Son fonctionnement a été interrompu en raison du désengagement du Service National d'Information Aéronautique (SNIA), porteur de l'action.

L'objectif principal est d'évaluer l'efficacité du plan d'exposition au bruit (PEB) en tant qu'outil de maîtrise de l'urbanisation. Il vise également à inventorier les nouvelles constructions, estimer l'augmentation de la population exposée, et répondre à une recommandation de l'ACNUSA de réactiver l'observatoire.

Le pilotage de cette action sera assuré par la DSAC-SO en partenariat avec Bordeaux Métropole et la commune de Saint Jean d'illac. Ces collectivités contribueront à la fourniture de données mises en forme, permettant à la DSAC-SO de produire un rapport annuel. Ce rapport sera ensuite présenté en Commission Consultative de l'Environnement (CCE).

**ACTION 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

Cette action sera présentée lors du point 7 de l'ordre du jour.

**ACTION C5 :** Établir une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55dB(A) en Lden

Cette action a été réalisée en 2022 avec la mise à jour des Cartes Stratégiques du Bruit (CSB). Leur présentation a eu lieu lors de la dernière réunion de la CCE.

**ACTION C6 :** Observatoire des performances acoustiques des aéronefs

La surveillance des performances acoustiques des aéronefs fréquentant l'aéroport de Bordeaux au cours de l'année précédente a été effectuée afin de comprendre l'évolution des flottes, en particulier celles à usage commercial.

En 2022, la part des mouvements des aéronefs relevant des chapitres 3 et 4 avec une marge > 8 EPNdB est de 94% et celle des aéronefs les plus performants du chapitre 14 est de 5.6%.

L'objectif principal de cet observatoire est de proposer des indicateurs de suivi pour évaluer les performances acoustiques des aéronefs.

La DSAC-SO propose plusieurs indicateurs de suivi :

- Part des aéronefs les plus performants (Chap. 14)
- Part des aéronefs les moins performants (Chap. 3 ≤ 8 EPNDB)
- Part des mouvements des aéronefs > 8 EPNdB (Chap. 3 et 4)
- Part des aéronefs les plus performants utilisés la nuit
- Part des aéronefs les moins performants utilisés la nuit
- Nombre d'aéronefs relevant du chapitre 2 (dérogations)
- Part des aéronefs les moins performants des principales compagnies (≤ 13 EPNDB)

Il est important de noter que ces indicateurs ne sont pas figés et que les membres de la commission peuvent en proposer d'autres.

**ACTION C7 :** Retour d'expérience sur les manquements instruits

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 2022, 382 déviations de trajectoires ont été détectées puis analysées afin d'écartier celles ayant pour origine des raisons de sécurité. Au final, 30 manquements ont été transmis à l'ACNUSA dont une grande majorité concernant des départs en piste 23 et 29.

Lors des séances plénières de l'ACNUSA 2022, 61 dossiers ont été examinés pour 469 250 € d'amendes.

#### ACTION C4 : Suivre et porter à connaissance les résultats de l'étude DEBATS

Cette action est présentée par Mme LASERRE, qui a suivi ce dossier lorsqu'elle était à la Direction des Transports Aériens.

L'étude DEBATS (Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé) a été impulsée en 2012 pour mieux caractériser les relations entre l'exposition au bruit des avions et l'état de santé des riverains. Piloté par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et confié à l'Université Gustave Eiffel, DEBATS est le premier programme de recherche d'ampleur, en France, portant sur l'évaluation des effets de l'exposition au bruit des avions sur la santé des riverains d'aéroports. Il a été mis en place aux abords de trois aéroports français (Paris Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry et Toulouse-Blagnac) en associant trois approches méthodologiques complémentaires : écologique, individuelle longitudinale et « clinique », chacune prenant en compte les facteurs de confusion connus ou suspectés.

Le rapport complet est disponible sur le site de l'ACNUSA.

#### Échanges :

Mmes DOURNEAU et ZAMBON expliquent, concernant l'action P2, que la Métropole est actuellement en phase de collecte des données (permis de construire).

M. QUINTANO précise que la commune de Saint-Jean d'Illac effectuera ce même travail selon ses propres ressources.

Mme BOUGAULT s'interroge sur l'intérêt de l'observatoire.

Mme LE BONNEC et M. MORNON répondent qu'il s'agit d'une mesure du PPBE plébiscitée depuis l'abandon en 2015 de l'observatoire initial. L'observatoire est un outil qui sert à la prise de décision, permet de suivre l'évolution des permis accordés par commune et par zone du Plan d'Exposition au Bruit ou encore les avis défavorables délivrés dans les zones de bruit.

M. LESTYNEK demande si les statistiques antérieures seront mises à jour. Il revient par ailleurs sur l'étude DEBATS et s'interroge sur la prise en compte dans l'échantillonnage des différentes tranches d'âge et des activités nocturnes des participants.

M. BELLARBRE indique que les statistiques antérieures ne seront pas actualisées.

Mme LASERRE répond par l'affirmative concernant l'étude DEBATS. Elle souligne qu'il s'agit d'un protocole précis intégrant plusieurs critères.

Mme BOUGAULT note que la population de ronfleurs n'a pas été prise en compte dans l'étude alors que cette catégorie a le plus de facteurs de risques cardiovasculaires. Ainsi, les résultats peuvent être minimisés.

Mme LE BONNEC demande que l'étude DEBATS soit liée à l'EIAE.

Mme BOUGAULT revient sur les manquements et s'étonne que les déviations ayant fait l'objet d'un procès-verbal ne représentent qu'une infime partie des vols. Elle constate que les avions au décollage passent de plus en plus bas au-dessus de Pessac Alouette.

M. FAUGER explique que ce quartier peut être impacté par les décollages en piste 11 suivant une procédure de navigation aérienne certes impressionnante mais très peu utilisée sur l'année.

M. ARNAL propose que les fonds provenant des amendes liées aux manquements soient alloués au programme d'aide à l'insonorisation.

M. JUZAN préconise l'intégration de mesures des niveaux sonores dans les indicateurs de suivi proposés pour l'observatoire des performances acoustiques des aéronefs.

M. ALLEMAND propose d'ajouter un indicateur sur les types avion.

MM. MORNON et FAUGER insistent sur le fait que ces indicateurs ne sont pas figés et invitent les membres de la commission à en proposer d'autres.

\*\*\*\*\*

A ce stade de la Commission, les échanges ayant pris plus de temps que prévu, Madame LE BONNEC propose d'inverser l'ordre du jour pour que les invités puissent intervenir.

\*\*\*\*\*

#### 4. Information travaux relative au camp de Souge

*La présentation est assurée par le Lieutenant-colonel LIEUTARD, Chef du bureau stationnement infrastructure - Etat-major de zone de défense et de sécurité Sud-Ouest.*

Dans le cadre de la préparation des opérations des unités, il a été décidé de mettre aux normes les infrastructures de tir du camp de Souge dont certaines zones sont potentiellement polluées par des obus datant de la seconde guerre mondiale.

Le maître d'ouvrage délégué a mandaté une société pour réaliser ces travaux de dépollution pyrotechnique dans les zones concernées.

M. FOURNIER, Chef de la Subdivision Contrôle du SNA-SO, explique qu'il est prévu une coordination hebdomadaire entre le camp de Souge et la tour de contrôle afin de prévenir tout risque. Cependant, la piste 11/29 ne pourra pas être utilisée pour les décollages et les atterrissages pendant les phases de dépollution pour des raisons de sécurité.

Il est précisé qu'il n'y aura pas de travaux en dehors des heures ouvrables, ni durant les week-ends/jours fériés et les vacances scolaires.

#### Échanges :

M. ALLEMAND souhaite connaître la durée des travaux.

Le LCL LIEUTARD répond qu'il devrait y avoir 3 phases de dépollution de 2 mois chacune sur 2024.

#### 5. Information sur les vols de transformation Rafale

*La présentation est assurée par M. MONTJEAN de la société Dassault Aviation.*

Un bilan du programme des vols CTC Inde + Grèce est effectué :

- 1 143 vols du 21 octobre 2019 au 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 ;
- 572 réclamations ont été déposées sur le portail d'écoute créé par Dassault Aviation pour l'occasion (Période : 08/04/2019 à 27/11/2023) ;
- 63% des 572 réclamations sont des plaintes systématiques générées par 2 personnes.

Les vols CTC croates débuteront le lundi 04 décembre 2023 avec une prévision de 250 mouvements répartis sur 5 mois.

Il est rappelé que la planification des vols reste inchangée par rapport aux vols indiens et grecs (pas de vols de nuit, ni le week-end et les jours fériés).

Échanges :

Mme MOREAU demande à qui les riverains peuvent s'adresser pour déposer des réclamations ou s'informer.

M. MONTJEAN sollicite les associations pour relayer cette information et rappelle qu'une plateforme a été créée pour déposer les demandes : da-ctc.com

M. CABANNE précise par ailleurs que l'information concernant les vols croates sera relayée sur le site de l'aéroport.

M. LESTYNEK se félicite de ce contrat bénéfique pour le développement industriel local. Des concertations ont été réalisées afin de contenir au maximum le bruit dans l'enveloppe de l'aéroport dès les premiers programmes.

Mme LE BONNEC informe que le prochain comité Rafale se tiendra au mois d'avril.

\*\*\*\*\*

**Les invités quittent la séance à 17h et l'ordre du jour est repris dans son ordre initial.**

\*\*\*\*\*

**6. Point sur le projet de révision du Plan de Gêne Sonore « PGS »**

Mme LE BONNEC rappelle le contexte de la révision du PGS.

Le préfet de la Gironde a engagé une première consultation des communes le 24 mai 2023. À la suite des premiers avis, il est apparu important d'apporter au projet des éléments complémentaires. Une seconde consultation a été lancée le 12 juillet 2023, sur la base du projet modifié, intégrant notamment la note technique détaillée des hypothèses de modélisation des courbes de bruit ainsi qu'une analyse affinée du parc de logements potentiellement nouvellement éligibles à une aide à l'insonorisation au titre du dispositif.

Le 2 octobre 2023, la Commission Consultative d'Aide aux Riverains a émis un avis favorable à ce projet suivi par l'avis favorable de l'ACNUSA le 8 novembre 2023.

Mme LE BONNEC précise que le PGS est actuellement soumis à la signature du préfet de la Gironde.

Échanges :

M. ARNAL fait remarquer que son association a demandé depuis de nombreuses années une révision du plan de gêne sonore et constate que le projet actuel est beaucoup plus étendu sur Eysines.

M. MORNON répond que la révision du PGS s'inscrit dans une nouvelle dynamique en précisant que les Rafale sont désormais pris en compte. La DSAC-SO prévoit de solliciter une augmentation de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) pour permettre d'insonoriser les locaux concernés dans un délai raisonnable.

M. GODAIN exprime sa satisfaction quant à la prise en compte des Rafale dans les hypothèses.

## **7. Point d'étape sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée « EIAE »**

*La présentation est assurée par M. NICOLAS, Chef de la Division RDD de la DSAC-SO.*

Le 25 septembre 2023, M. le Préfet de la Gironde a lancé une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour apporter des réponses aux nuisances sonores liées aux activités de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et étudier d'éventuelles restrictions d'exploitation. Conformément à la réglementation européenne (règlement UE n°598/2014), celles-ci prendront en compte les facteurs environnementaux, sociaux et économiques.

Dans le cadre d'un marché national, le bureau d'étude To70 a été sélectionné pour réaliser cette EIAE. Celle-ci comprend 5 phases :

1. Diagnostic de la situation actuelle et création du scénario de référence ;
2. Identification des problèmes soulevés par les parties prenantes ;
3. Validation d'un objectif et définition des scénarios ;
4. Evaluation de l'impact ;
5. Sélection finale et ouverture de la consultation publique pour le projet d'arrêté.

Les premiers ateliers de consultation ont eu lieu les 7 et 8 novembre dernier.

Une plateforme collaborative dont l'accès est limité aux seuls représentants des parties prenantes a été mise en place afin de :

- Suivre l'avancement de l'étude
- Partager les documents pertinents
- Recueillir la perception des parties prenantes
- Présenter les éléments relatifs aux différents points clés de l'étude

### Échanges :

M. ALLEMAND ne comprend pas que les compagnies puissent présenter de nouveaux programmes alors que l'EIAE en cours va étudier d'éventuelles restrictions d'exploitation.

M. NICOLAS rappelle que la méthodologie suivie permet de tenir compte de toutes les données disponibles pour effectuer les estimations.

Mme BOUGAULT estime qu'il ne faut pas que le trafic explose.

M. DRESCHÉL insiste sur le fait que les prévisions de trafic 2024 montrent une légère croissance et non une explosion du trafic. Il ajoute qu'il est également primordial que les compagnies puissent s'exprimer lors de cette étude.

M. POUGET précise que dans le contexte de l'EIAE il est important de distinguer le nombre de sièges offert par les compagnies sur les vols du nombre de mouvements.

M. LESTYNEK déplore que l'étude d'impact ne s'arrête qu'à la notion de bruit alors qu'il y a d'autres effets directs ou indirects.

M. MORNON répond que l'EIAE suit le règlement européen.

Mme LE BONNEC ajoute que l'intégration de toutes les dimensions pourrait prolonger excessivement l'analyse.

Mme BOUGAULT met en avant l'augmentation des vols et exprime le souhait de son association d'un plafonnement du trafic.

M. DRESCHÉL réaffirme la position de l'aéroport à savoir sa capacité à se transformer et s'adapter au développement du territoire.

M. ARNAL est insatisfait de l'écoute fournie par le bureau d'étude.

Mme MOREAU partage ce sentiment et considère que les questions posées durant l'atelier n'étaient pas adaptées.

Mme LE BONNEC, en conclusion, invite les participants à alimenter la plateforme dédiée à cette étude. Elle rappelle que l'objectif est de satisfaire l'ensemble des intérêts, des enjeux environnementaux, sociaux et économiques.

Il est ainsi primordial de poursuivre ce travail collectif et de trouver des compromis.

L'ordre du jour étant épuisé, Madame LE BONNEC lève la séance après avoir remercié les participants pour la qualité des interventions et des échanges.

La présidente,



Pour le Préfet et par délégation,  
la Secrétaire Générale  
Aurore LE BONNEC