



# PRÉFET DE LA GIRONDE

Liberté  
Égalité  
Fraternité

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

Réunion du 6 décembre 2024

### 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 M. Pascal BONNET – SNA-FO Mme Laure BUA – ICTS Mme Madeleine SPRENGER – VOLOTEA M. Laurent MEZIANI – EasyJet 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 M. Stéphane MARI – Commune de PESSAC M. Serge TURNERIE – Commune d'EYSINES M. Jérôme PESCHINA – Commune de MARTIGNAS SUR JALLE</p> <p><b>Membres au titre des associations :</b> Mme Dorothea MOREAU – SEPANSO M. Marcel SOULETTE – CLCV M. Jean Luc FORY – VIVRE À MÉRIGNAC BEUTRE M. Gérard SOUCHET – VIVRE À MÉRIGNAC BEUTRE M. Alain GILBERT – AEHDCNA M. Jean-Claude JUZAN – FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE QUARTIERS DE PESSAC M. Christian MALLARD – MARTIGNAS ENVIRONNEMENT M. Jean-Pierre ALLEMAND – AP ILLAC M. Chantal PERROMAT – AP ILLAC Mme Huguette LATECOERE – ARPRAM M. Jean-François FOURNIER – ARPRAM</p>	<p><b>Autres participants :</b> <b>Préfecture :</b> M. Tom PHELEPP</p> <p><b>DSAC/SO :</b> M. Ivan-David NICOLAS M. Clément FAUGER</p> <p><b>SNA/SO :</b> M. Benoit KERNIN M. Frédéric BARRET</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> Mme Hélène DOURNEAU – Bordeaux Métropole</p> <p><b>Étaient excusés :</b> M. Thierry TRIJOULET – CONSEIL RÉGIONAL Mme Andréa KISS – COMMUNE DU HAILLAN Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE – COMMUNE DE MÉRIGNAC Mme Amandine BETES – COMMUNE D'EYSINES M. Philippe LAGOUARDE – FÉDÉRATION DES SYNDICATS DE QUARTIERS DE PESSAC M. Réginald OTTEN – EASYJET M. Jean-Marc HELLEC – SABENA TECHNICS M. Pierre ARNAL – AEHDCNA M. Franck MANCEAU – DHL M. François-Denis MONTJEAN – DASSAULT AVIATION</p>
---	---

## 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.*

Le trafic reprend progressivement et de manière raisonnée, en raison d'un changement de politique commerciale, illustré notamment par le cas de Ryanair. L'aéroport aspire à ce que les compagnies aériennes partagent une vision commune avec le gestionnaire. L'objectif reste d'atteindre un équilibre avec 60 % de compagnies low-cost et 40 % de compagnies premium, toutes au service du territoire.

Le trafic total prévu à la fin de l'année 2024 est de 6,5 millions de passagers, légèrement en hausse par rapport à l'année dernière.

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.*

À fin octobre 2024, la répartition des mouvements a été la suivante :

- 81,9 % des opérations se sont déroulées sur la piste 05/23
- 13 % sur la piste 11/29
- 5,1 % sur l'aire des hélicoptères.

Ces chiffres sont sensiblement équivalents à ceux de 2023. Cependant, il est à noter une augmentation de l'utilisation de la piste sécante pendant la nuit. Cette hausse est directement liée aux travaux de nuit menés sur la piste principale 05/23. Ces travaux ont été planifiés avec une contrainte supplémentaire liée aux opérations de déminage sur le camp de Souge depuis le début de l'année.

En parallèle, depuis janvier, le guichet unique de l'aéroport a traité :

- 2185 réclamations, déposées par 402 réclamants, dont 49 % proviennent de seulement deux riverains, situés à Eysines et Sadirac
- 99 demandes d'information.

Une augmentation significative des réclamations est observée, en hausse de 71 % par rapport à 2023. Cette hausse s'explique principalement par deux facteurs :

- Le contexte lié à l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) et les vols de nuit
- Les incertitudes concernant l'avenir de la piste sécante.

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

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 M. POUGET Chef du Service SGS, Conformité, Qualité et Environnement, M. DUPUIS Responsable de la Cellule Environnement et Insertion Territoriale et M. CABANNE.***

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

Pour rappel, 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 2023.

En 2024, le gestionnaire a ajouté une modulation des redevances en fonction des émissions de CO2 par siège offert pour les vols passagers et par masse maximale au décollage pour les vols de fret, quelle que soit la période considérée (jour/soirée/nuit).

**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.

Cette année, l'approbation du nouveau PGS a entraîné une nette augmentation des demandes : 166 demandes en 2024, soit trois fois plus qu'en 2023. Parmi celles-ci, 66 demandes ont été jugées éligibles à l'aide financière.

En novembre, la Commission Consultative d'Aide aux Riverains a validé l'insonorisation de 15 logements pour un montant total de 188 000 € de travaux.

Pour encourager et renforcer ce dispositif, deux évolutions réglementaires importantes ont été mises en place :

- Une réévaluation du plafond d'aide d'environ 25 %
- Un doublement du tarif de la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes), passé de 4,45€ à 10€.

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

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

Concernant les actions de communication prévues dans le cadre du PPBE, plusieurs initiatives ont été mises en œuvre en 2024 pour renforcer l'information et le dialogue avec les riverains.

Tout d'abord, les permanences au sein des mairies ont été poursuivies. Organisées dans les communes situées dans le PGS, elles permettent de rencontrer les riverains et les élus pour leur fournir des informations précises sur l'évolution de l'environnement sonore autour de l'aéroport et répondre aux interrogations de manière personnalisée.

Ensuite, la publication du bulletin d'information trimestriel sous un nouveau format. En 2024, son contenu a été enrichi grâce à une concertation avec les associations de riverains membres de la CCE.

Enfin, afin d'aider les riverains à mieux appréhender l'utilisation des pistes, ADBM a mis en ligne des trajectoires "journée type". Ces cartes permettent de visualiser, selon la piste en service et son sens

d'utilisation les principales trajectoires empruntées par les avions. Elles sont très utiles pour les nouveaux arrivants.

**ACTION A2** : Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway Papa au seuil de piste 05

L'étude vise à évaluer si l'imperméabilisation des zones humides au sud du seuil 05 pour construire un nouveau taxiway permettrait d'obtenir une amélioration significative de l'empreinte sonore des décollages 05 dans l'axe des communes de Mérignac, d'Eysines et du Haillan.

Entre juillet et novembre 2024, l'étude acoustique a été menée par le service technique de l'aviation civile. En décembre 2024, l'étude d'impact sur la biodiversité a été réalisée, et une synthèse est actuellement en cours de préparation. L'analyse complète sera réalisée au cours du premier trimestre 2025, avec une restitution prévue lors d'une prochaine CCE.

**ACTION A1** : Réduire le bruit au sol

Il s'agit de poursuivre le déploiement de convertisseurs mobiles 400 Hz permettant d'alimenter en électricité les aéronefs en stationnement. L'ensemble des postes au contact est aujourd'hui pourvu de convertisseurs 400 Hz. Cinq nouveaux postes avion (en aires Yankee) ont été équipés cette année, et l'exploitant prévoit de poursuivre l'électrification d'autres postes l'année prochaine. L'objectif final reste d'équiper l'intégralité des 29 parkings commerciaux en convertisseurs 400 Hz et PCA (unités d'air préconditionné) électriques mobiles d'ici la fin de l'année 2026.

**Échanges** :

*M. SOUCHET souhaite savoir si les fonds collectés via la TNSA sont exclusivement utilisés pour Bordeaux.*

*M. CABANNE répond par l'affirmative.*

*M. JUZAN regrette que l'observatoire du bruit de Bordeaux Métropole n'ait pas vu le jour. Son association demande la possibilité de réaliser une campagne de mesure du bruit dans un quartier à forte concentration d'habitations situé sous les trajectoires de la piste secondaire (QFU11).*

*M. DUPUIS précise que l'aéroport dispose de six stations, dont une mobile. L'aéroport prend acte de la demande pour 2025 en fonction des priorités.*

*M. CABANNE attire l'attention sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Bordeaux Métropole, actuellement en cours de révision, qui pourrait déjà prévoir certaines actions en ce sens.*

*M. ALLEMAND remarque que c'est le bruit de l'aéroport dont il s'agit et non celui de la métropole.*

*M. POUGET rappelle qu'un PPBE spécifique existe pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac qui constitue le sujet de discussion actuel. Il précise que la métropole de Bordeaux est tenue de produire son propre document par ailleurs.*

*MME LE BONNEC ajoute que le PPBE de Bordeaux Métropole est un outil d'action pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores sur son territoire. Son périmètre comprend le bruit routier, ferroviaire, industriel et aérien.*

*M. SOUCHET s'interroge sur l'utilité des stations de mesure du bruit et demande des précisions sur les critères de leur implantation.*

*M. POUGET explique que les stations ne sont pas destinées à calculer ou à vérifier les normes de certification acoustique adoptées par l'OACI, mais à donner une information aux riverains du niveau sonore qu'ils peuvent percevoir en condition réelle.*

*M. DUPUIS ajoute que les emplacements ont été définis en concertation avec l'ACNUSA en tenant compte de la configuration des habitations.*

*M. CABANNE complète en précisant que l'ACNUSA demande que ces stations restent fixes afin de permettre une analyse de l'évolution des données dans le temps.*

*Mme MOREAU s'étonne du nombre limité de stations de mesure du bruit, en comparaison avec d'autres aéroports comme celui de Francfort.*

*M. CABANNE lui répond que le volume de trafic et la configuration géographique ne sont pas comparables et que les aéroports allemands sont soumis à une réglementation différente.*

*M. POUGET ajoute que le dispositif de mesure du bruit de l'aéroport est homologué par l'ACNUSA. Il précise également que, dans le cas de l'aéroport de Francfort, certaines stations supplémentaires ont été installées directement par les riverains, ce qui explique leur nombre plus élevé.*

*M. SOUCHET demande quelle est la procédure à suivre pour bénéficier d'une campagne de mesure avec une station mobile.*

*M. CABANNE explique qu'il faut en faire la demande lors de la Commission. Il précise qu'il reçoit régulièrement ce type de requêtes de la part des riverains et souligne que le déplacement d'une station doit répondre à un besoin justifié, par exemple en l'absence d'une station à proximité ou dans le cadre d'une modification de trajectoire. Si la CCE valide cette demande, une campagne mobile peut être aussi envisagée dans le cadre du PPBE.*

**Pour les 4 actions du SNA-SO, la synthèse est assurée par M. Frédéric BARRET, Chef de la subdivision études environnement du SNA-SO, et Benoît KERNIN, Chef du service Exploitation du SNA-SO**

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

L'optimisation des trajectoires visant à réduire les nuisances reste un objectif d'amélioration continue, mis en œuvre progressivement en tenant compte des contraintes d'exploitation et de sécurité de l'aéroport.

À ce jour, les services du SNA-SO travaillent sur la modification des procédures de décollage en piste 29 vers le sud. Cette initiative sera abordée dans le point suivant.

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

Cette procédure a été mise en œuvre le 25 janvier 2024, basée sur la « navigation de surface RNAV » avec capteur satellites. Elle permet de réaliser des trajectoires d'approche en piste 05 en « courbe » de type RNP presque entièrement automatisées à bord.

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

La descente continue (CDO) est une technique de pilotage permettant à un avion de minimiser les phases de vol en palier durant la descente vers l'aéroport de destination, réduisant ainsi la sollicitation des moteurs. Cette méthode vertueuse contribue ainsi à limiter les nuisances sonores tout en réalisant des économies de carburant.

L'aéroport de Bordeaux figure parmi les plateformes françaises où cette méthode de descente continue est largement appliquée, représentant environ 50 % des atterrissages réalisés.

**ACTION C3** : Sensibiliser les contrôleurs aériens aux enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux sont abordés lors de journées de sensibilisation annuelles organisées à l'attention des contrôleurs aériens. Ces séances spécifiques, au printemps et en automne avec la participation de M. CABANNE, permettent d'aborder les problématiques liées aux nuisances sonores et aux relations avec les riverains de l'aéroport.

**Échanges** :

*M. GILBERT demande s'il existe des objectifs chiffrés pour ces actions.*

*M. KERNIN répond qu'il est possible de mesurer les taux de descente continue (CDO) par piste. Il précise que des objectifs nationaux, fixés par la DSNA, sont en place pour l'ensemble du territoire. Cela fait partie d'une stratégie globale. Il souligne que Bordeaux dispose de l'un des meilleurs taux parmi les aéroports régionaux français, ce qui fait que les améliorations sont relativement restreintes.*

*M. GILBERT indique que les membres de son association ne perçoivent pas les effets de ces actions et s'interroge sur l'utilité de les présenter ainsi.*

M. BARRET explique que le SNA-SO dispose d'un pôle statistique de performance qui élabore des données à partir des relevés radars des trajectoires des aéronefs. À Bordeaux Mérignac, le taux de réalisation des approches en descente continue se situe entre 50 et 55 %, ce qui est comparable à d'autres aéroports régionaux comme Toulouse, Marseille ou Lyon. Ce taux était d'environ 35-37 % il y a quelques années. Aujourd'hui, il a dépassé les 50 % et l'objectif visé est d'atteindre environ 60 %, bien qu'il soit peu probable d'atteindre les 90-100 %, car les contrôleurs aériens doivent parfois intervenir sur le profil de descente des aéronefs, souvent pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic aérien. Ces chiffres de réalisation des CDO sont publiés par la DGAC sur le site de Ministère (<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/mise-oeuvre-procedures-descente-continue-grands-aeroports-france>) ainsi que sur le site d' d'Eurocontrol, chaque Etat devant les rendre publics (<https://ansperformance.eu/efficiency/vfe/>).

*Mme LE BONNEC ajoute qu'il est important de considérer la tendance et que l'objectif doit se poursuivre dans la durée.*

***Pour les 4 actions en cours de la DSAC-SO, les présentations sont assurées par M. FAUGER, Chef de la subdivision Développement durable et NICOLAS, Chef de la division Régulation et développement durable.***

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

La DSAC-SO précise que cette action ne peut pas être lancée pour le moment. Elle reste en attente, car il est nécessaire d'obtenir une visibilité à long terme sur la configuration de l'aéroport avant de pouvoir prendre une décision à ce sujet.

**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 est assuré par la DSAC-SO en partenariat avec Bordeaux Métropole et la commune de Saint Jean d'Ilac.

Le tableau suivant indique le nombre de logements autorisés par zone du PEB et par commune de Bordeaux-Métropole, reprise des années 2015 à 2022 afin de combler l'absence de données lié à l'arrêt de l'observatoire.

2015 à 2022	Total	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements individuels	786	0	1	37	748
Logements collectifs	915	0	0	0	915
Extensions	79	0	2	25	52
<b>Total</b>	<b>1780</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>62</b>	<b>1715</b>

Ci-dessous, le nombre de logements autorisés par zone du PEB et pour toutes les communes en 2023 :

2023	Total	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Logements individuels	32	0	0	3	29
Logements collectifs	29	0	0	0	29
Extensions	8	0	0	0	8
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>66</b>

Il est à noter une augmentation du nombre de logements en zone C, exposée à plus de 55 dB Lden:

- + 65 logements entre 2015 et 2023
- Un rythme de construction 100 fois inférieur par rapport au reste du territoire des communes (INSEE)

#### 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 2023, la part des mouvements des aéronefs relevant des chapitres 3 et 4 avec une marge > 8 EPNdB est de 88,5% et celle des aéronefs les plus performants du chapitre 14 est de 11,4%.

#### 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 2023, 540 déviations de trajectoires ont été détectées puis analysées afin d'écarter celles ayant pour origine des raisons de sécurité. Au final, 5,6% de ces déviations ont été transmis à l'ACNUSA dont une grande majorité concernant des départs en piste 29.

Lors des séances plénières de l'ACNUSA en 2023, 37 dossiers ont été examinés pour 250 000 € d'amendes.

Échanges :

*M. FORY demande si le report de la présentation du rapport EIAE entrainera un report de la décision ministérielle.*

*MME LE BONNEC répond que le calendrier annoncé est maintenu mais qu'il a été jugé opportun de laisser les discussions se poursuivre jusqu'au bout sachant que Bordeaux Métropole organise encore un débat le 10 décembre prochain sur les questions aéroportuaires.*

*Mme LATECOERE s'interroge sur la possibilité d'instaurer une zone E ou d'élargir la zone D, étant donné qu'il n'y a aucune station de mesure du bruit intra-rocade à Mérignac.*

*M. CABANNE rappelle que les données issues des stations ne sont pas utilisées pour calculer les courbes de bruit d'un PGS (Plan de Gêne Sonore) ou d'un PEB (Plan d'Exposition au Bruit). Ces plans sont élaborés à partir de trafics annuels et construits sur des modélisations.*

*M. GILBERT s'étonne que des chiffres datant de 2004 soient encore utilisés aujourd'hui, alors que le trafic aérien a évolué au cours de ces 20 dernières années.*

*M. NICOLAS précise que la révision du PEB ne pourra être initiée que lorsque les services de l'Etat auront une visibilité sur la configuration à long terme des infrastructures de l'aéroport. Seules les Cartes Stratégiques du Bruit (CSB) ont été mises à jour.*

*M. DRESCHER ajoute que le PEB est établi sur des projections de trafic qui n'ont encore jamais été atteintes.*

*Mme LE BONNEC souligne que le PEB a pris en compte des hypothèses hautes de trafic de sorte qu'il reste globalement très protecteur par rapport à la réalité. Bien qu'il soit important de le réviser, il demeure une référence valable pour le moment et ne sous-estime pas les mouvements réels.*

*M. PESCHINA salue le travail mené avec Bordeaux Métropole et le rétablissement de l'observatoire des permis de construire. Il demande si cette initiative sera poursuivie.*

*Il note que la commune de Martignas est particulièrement concernée par les évolutions démographiques et la construction de nouveaux logements. En effet, une petite partie de la commune est située en zone D, cette zone ayant été inscrite comme constructible dans les POS et PLU il y a 15 à 20 ans. Cela conduit à une forte concentration de populations, avec un pourcentage élevé de logements sociaux (+ de 30 %). Cette situation engendre des difficultés pour les habitants confrontés aux nuisances sonores, qu'ils n'ont pas choisies en s'installant dans ces logements. En tant qu'élu, M. PESCHINA s'interroge sur la nécessité de réviser les PLU et de supprimer la constructibilité dans certaines zones, ce qui pourrait avoir des conséquences majeures sur l'accueil des populations.*

*M. FAUGER répond que le travail relatif à cet observatoire sera poursuivi chaque année.*

*M. SOUCHET s'étonne que les autorités puissent prendre la décision de construire un collège à proximité immédiate de la piste secondaire.*

*M. CABANNE précise que ce collège se situe dans la zone C du PEB où la construction d'établissements scolaires n'est pas interdite. Cette décision relève de la commune et du département.*

*M. PEScina note que cette situation soulève la question du développement des communes, soulignant que ce type de décision a des conséquences lourdes.*

*Mme LATECOERE suggère de réexaminer le PEB en y intégrant les résultats de l'étude DEBATS.*

*Mme LE BONNEC explique à nouveau l'importance de bien distinguer le PEB du PPBE et des actions qu'il comporte.*

*M. DUPUIS ajoute que lorsqu'un permis de construire est accordé dans une zone du PEB, quelle qu'elle soit, c'est au propriétaire d'insonoriser son bien à ses frais, en toute connaissance de cause, conformément à la réglementation nationale.*

*M. SOUCHET observe que l'accès aux anciens PEB n'est possible qu'auprès de l'aéroport. Il s'étonne de ne pas pouvoir les obtenir auprès de la Préfecture, des archives départementales ou des mairies.*

*Mme LE BONNEC répond qu'il n'y a aucune restriction de la part de la Préfecture, mais que cette dernière ne possède pas ces documents. Toutefois, un certain nombre de données sont disponibles sur Géoportail. Un seul exemplaire écrit de 1974 est précieusement conservé à l'aéroport mais il faudra trouver des solutions techniques pour numériser les documents.*

*M. ALLEMAND estime, concernant l'action C6, que l'indicateur EPNdB est complexe à appréhender et note qu'il est calculé pour chaque avion en fonction de sa motorisation.*

[Madame LE BONNEC, présidente de la CCE, quitte la réunion. M. NICOLAS prend le relais.]

*Mme MOREAU demande, concernant l'action C7, où vont les recettes générées par les amendes des infractions commises par les compagnies aériennes.*

*M. FAUGER répond qu'elles sont reversées au budget de l'Etat.*

### **3. Point d'information sur la modification du codage des départs en piste 29 (face à l'Ouest)**

Ce point est présenté par M. BARRET, Chef de la subdivision études environnement du SNA-SO, et Benoît KERNIN, Chef du service Exploitation du SNA-SO

Il est précisé qu'il s'agit d'un simple point d'information uniquement et non d'une consultation formelle pour avis.

Depuis deux ans, plusieurs manquements environnementaux (déviations de trajectoires) ont été recensés par la DSAC-SO concernant les décollages en piste 29, occasionnant des amendes octroyées par l'ACNUSA envers les compagnies aériennes. Ce phénomène semble lié à l'augmentation du taux d'utilisation des départs RNAV ainsi qu'aux données de codage de la procédure qui ne permettraient pas toujours de suivre la trajectoire prévue en mode automatique.

En effet, il s'avère que, pour certains types d'automatismes de bord FMS, lorsque le mode automatique NAV est engagé, et dans certaines conditions liées à la masse de l'avion et aux conditions météorologiques, l'enchaînement des trois composantes de la procédure (continuer dans l'axe de piste jusqu'à l'extrémité de piste, effectuer ensuite une altération de cap de 10° vers le cap 276° puis effectuer un virage à gauche à la hauteur de 500ft-150m) peut entraîner l'absence de déclenchement du virage à la valeur exacte de 500ft/sol, celui-ci se produisant plus tardivement entre 1000ft et 1500ft/sol.

Dès connaissance de la problématique, la DSAC-SO a conduit une étude statistique d'impact pour quantifier le phénomène, l'OCV a rendu un avis positif sur la pilotabilité générale de ces procédures de départs et les compagnies aériennes basées à Bordeaux Mérignac, une fois averties par le SNA-SO, ont mis en place des mesures palliatives (non-utilisation du mode NAV automatique au départ pour rester en pilotage manuel durant la phase initiale du décollage).

En mars 2024, l'ACNUSA a diligenté une mission d'experts auprès du SNA-SO afin d'analyser les travaux en cours pour remédier aux manquements. Il ressort du rapport de l'ACNUSA une mesure de court terme (publication d'une Circulaire d'Information Aéronautique à l'attention des compagnies aériennes contenant des consignes claires et adaptées aux pilotes) et une mesure de moyen terme (modification du codage de la séquence de départ et modification de la trajectoire afin d'éviter le survol des communes de Saint Jean d'Illac et Martignas sur Jalles dans la première partie du départ et des communes de Pessac Toctoucau et Cestas Pierroton dans la deuxième partie du départ).

Le nouveau codage proposé par le SNA-SO est présenté en séance, en s'appuyant sur une étude statistique comparative de vols EasyJet réalisés en été 2024 par rapport à l'été 2022. Grâce au nouveau codage, le SNA-SO prévoit un glissement des trajectoires initiales vers l'Est en recentrant le flux des décollages évitant Saint Jean d'Illac puis un décalage du flux de trafic passant dans la trouée entre Toctoucau et Pierroton.

Concernant la mise en œuvre de ces modifications, le SNA-SO envisage une consultation formelle de la CCE de Bordeaux Mérignac au 1<sup>er</sup> semestre 2025 puis une saisine formelle en séance plénière ACNUSA à l'été 2025.

#### Échanges :

*M. JUZAN souhaite que La Fédération des quartiers de Pessac soit associée à la réflexion.*

*M. KERNIN répond qu'il n'y est pas opposé à condition que ce soit avec l'ensemble des acteurs concernés par la modification du départ 29 Sud.*

*M. QUINTANO salue la modification envisagée de la trajectoire 29 sud à condition qu'elle épargne bien le centre-ville de Saint-Jean d'Illac et la partie habitée de Boulac.*

*M. PEScina demande si les nouvelles trajectoires seront à la même hauteur qu'aujourd'hui lors de leur virage vers le sud.*

*M. BARRET répond par l'affirmative mais le virage ne sera pas réalisé au même endroit.*

*M. PEScina demande si la procédure 29 nord sera modifiée.*

*M. BARRET répond que la priorité est de travailler sur les réels problèmes de déviation, ce qui n'est pas le cas de la procédure 29 nord.*

*Mme MOREAU souligne l'importance de traiter les nuisances sonores mais insiste également sur la nécessité d'aborder les sujets liés à la qualité de l'air et au climat.*

*M. CABANNE indique que ces sujets peuvent être soumis à la préfecture pour être intégrés aux prochaines commissions.*

*M. GILBERT relève qu'une plaquette de l'aéroport mentionne un objectif de croissance raisonnée du trafic passagers et non de décroissance.*

M. DRESCHER répond que de tels engagements ne peuvent être pris au niveau national. Par ailleurs, il indique que les projections de croissance mentionnées dans cette plaquette ont été mises à jour.

M. POUGET fait remarquer que le trafic passagers est actuellement inférieur à celui de 2018.

M. SOUCHET demande si une campagne ponctuelle de mesure du bruit peut être réalisée à Beutre.

M. CABANNE acte la demande mais souligne qu'il sera nécessaire d'établir des priorités.

M. JUZAN demande si un point sera fait sur l'EIAE.

M. NICOLAS rappelle que la réunion sur l'EIAE a été reportée en raison notamment du débat prévu le 10 décembre à la Métropole sur les questions aéroportuaires, mais qu'elle sera reprogrammée dans les semaines à venir.

\*\*\*\*\*

L'ordre du jour étant épuisé, M. NICOLAS 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 LABONNIEC

