



**PRÉFET
DE LA GIRONDE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général

**COMMISSION CONSULTATIVE
DE
L'ENVIRONNEMENT
(CCE)**

de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

□

Mercredi 3 décembre 2025

ÉTAT DE PRÉSENCE

Présidence :

- M. François DRAPÉ, Secrétaire général de la préfecture

Membres au titre des professions aéronautiques :

- M. Laurent FAUROUX, SNCTA
- M. Pascal BONNET, SNA-FO
- Mme Karine CAZAUBON, Air France
- Mme Madeleine SPRENGER, Volotea
- M. Xavier MOMBOISSE, Dassault Aviation
- M. Simon DRESCHER, SA ADBM

Membres au titre des représentants des collectivités territoriales :

- M. Serge TOURNERIE, Commune d'Eysines
- Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Commune de Mérignac
- M. Jérôme PESCHINA, Commune de Martignas-sur-Jalle
- M. Bruno FARENIAUX, Commune de Blanquefort
- Mme Claire LAMBELIN, Commune de Saint-Jean d'Ilac
- M. Stéphane MARI, Commune de Pessac

Membres au titre des associations :

- Mme Dorothee MOREAU, Sepanso
- M. Marcel SOULETTE, CLCV
- M. Jean Luc FORY, Vivre à Beutre
- M. Gérard SOUCHET, Vivre à Beutre
- M. Pierre ARNAL, AEHDCNA
- M. Alain GILBERT, AEHDCNA
- M. Jean-Pierre ALLEMAND, AP ILLAC
- Mme Chantal PERROMAT, AP ILLAC
- Mme Huguette LATÉCOÈRE, ARPRAM
- M. Jean-François FOURNIER, ARPRAM
- M. Jean-Claude JUZAN, Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac
- M. Philippe LAGOUARDE, Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac

Membres au titre des services de l'État :

- M. Frédéric KOZIMOR, Direction départementale des Territoires et de la Mer
- M. Alexandre CROZAT, SNA-SO
- M. Ivan-David NICOLAS, DSAC-SO

Autres participants :

- Mme Hélène DOURNEAU, Bordeaux Métropole
- M. Pierre-Étienne BISCH, ACNUSA
- M. Philippe GABOULEAUD, ACNUSA
- M. Olivier CABANNE, SA ADBM
- M. Jean POUGET, SA ADBM
- M. Henri-Marc DUPUIS, SA ADBM
- Mme Sophie BERTHON, DSAC-SO
- M. Clément FAUGER, DSAC-SO
- M. Frédéric BARRET, SNA-SO
- M. Benoît KERNIN, SNA-SO
- M. Réginald LEFÈVRE, Volotea
- M. Franck RAYNAL, Commune de Pessac
- Raphaël THOMAS-DESPESAILLES, Préfecture de la Gironde

ORDRE DU JOUR

- 1) Point ACNUSA (par le président de l'ACNUSA)
- 2) Point sur l'activité aéroportuaire et statistiques du guichet unique
- 3) Point d'information EIAE
- 4) Suivi de l'utilisation de la piste sécante
- 5) Point d'information PPBE
- 6) Présentation des cartes stratégiques de bruit à long terme (CSB LT) et vote
- 7) Observatoire des performances acoustiques et des vols de nuit en 2024
- 8) Observatoire des permis de construire délivrés dans le PEB en 2024
- 9) Point sur les manquements environnementaux relevés en 2024
- 10) Point d'information sur l'expérimentation des nouveaux départs depuis la piste 29
- 11) Questions diverses

M. DRAPÉ, secrétaire général de la préfecture de la Gironde, ouvre la séance à 09h30. Il tient à remercier tous les membres présents, et notamment les représentants de l'ACNUSA.

1. POINT ACNUSA (PAR LE PRÉSIDENT DE L'ACNUSA)

M. BISCH, référent désigné de l'ACNUSA pour l'aéroport de Bordeaux, présente le rapport d'activité annuel de l'autorité.

✓ Organisation et présentation

L'ACNUSA est légalement composée de 10 membres, non rémunérés, dont trois sont nommés par :

- le président du Sénat ;
- le président de l'Assemblée nationale ;
- le Président de la République, pour ce qui concerne le président de l'ACNUSA.

Ces membres appartiennent à des horizons et des spécialités variés, et sont à la fois :

- des techniciens ;
- des généralistes avec un point de vue plus transversal.

L'ACNUSA ne travaille que de manière collégiale, et l'un de ses membres ne saurait émettre un avis à titre individuel. Il pourrait seulement commenter ou expliquer une prise de position de l'Autorité.

À côté de ce collège se tiennent trois pôles spécialisés pourvus par des professionnels :

- un pôle généraliste ;
- un pôle juridique ;
- un pôle technique.

L'ACNUSA comprend par ailleurs une quinzaine de permanents — dont son président — travaillant à temps complet.

✓ Pôle juridique

Il est occupé par deux professionnels du droit administratif ;

- un conseiller de tribunal administratif détaché de façon permanente au sein de l'ACNUSA ;
- un spécialiste contractuel du contentieux administratif.

Ceux-ci sont rapporteurs indépendants devant la Commission des sanctions de l'ACNUSA. Après instruction des dossiers d'infraction par les services de la DGAC, ils rendent un avis au collège sur la nature de la sanction éventuelle.

✓ Pôle technique

Il est composé de plusieurs ingénieurs spécialistes. Ceux-ci rendent à l'ACNUSA un avis concernant la qualité des projets de PGS ou de PEB présentés, mais aussi concernant la transparence et l'intelligibilité de ces documents pour les partenaires territoriaux.

✓ Budget

Son budget total est d'environ 2 M€ :

- 700 000 € environ de budget de fonctionnement ;
- 1,4 M€ environ de salaires.

L'action de l'ACNUSA, sous la forme d'amendes sur les manquements, représente annuellement un budget de 10 M€ pour l'État.

✓ Missions

L'ACNUSA joue un rôle essentiel, permis par son indépendance ; pour preuve, l'initiative qu'elle a prise à la fin de l'année 2023 pour que les documents de plusieurs projets liés à l'aéroport de Bordeaux soient repris dans un sens plus intelligible.

Pour autant, son périmètre d'action est étroitement encadré par la législation ; les acteurs, associatifs notamment, doivent comprendre que l'ACNUSA dispose certes d'un pouvoir de prescription, sur les normes de bruit notamment, mais que dans des questions environnementales plus larges, elle reste une participante parmi d'autres.

Ainsi, l'autorité référente concernant l'élaboration locale des documents réglementaires est le préfet ou le préfet coordonnateur si plusieurs départements sont concernés. C'est une fois tout le processus d'élaboration et de discussion achevé que l'ACNUSA intervient pour donner un avis.

Les statistiques de l'ACNUSA font état pour Bordeaux-Mérignac d'environ 20 manquements par an ; un pic avait été atteint en 2022 avec 49 manquements.

Par ailleurs, plutôt que les manquements en tant que tels, c'est parfois la réglementation elle-même qui est critiquée comme trop libérale par certaines associations ; les deux enjeux doivent être différenciés.

L'ACNUSA s'inscrit dans une chaîne de décision qui commence par les citoyens consultés, inclut le préfet et se termine par le ministre. L'expression des parties est respectée, mais pas nécessairement suivie dans son entièreté, puisque d'autres intérêts — emplois, industrie, et d'autres points — entrent en jeu, conformément au principe d'intérêt général.

2. POINT SUR L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE ET STATISTIQUES DU GUICHET UNIQUE

✓ Dynamique commerciale

M. DRESCHÉL présente la dynamique générale de trafic et les faits marquants de l'année 2025.

Un point saillant concerne la démarche commerciale, avec :

- L'arrêt subi de la ligne vers Orly, équivalente à environ 600 000 passagers.
- L'arrêt choisi des relations commerciales avec Ryanair, dont le départ en octobre 2024 a eu une influence importante sur les courbes de trafic.

L'objectif était que la reconstruction du trafic passe par une variété de compagnies aériennes plutôt que par un unique client « compagnie ».

L'activité reste en transition, mais le résultat est plutôt satisfaisant : 5 millions de passagers ont été accueillis au 31 octobre 2025, et un peu moins de 6 millions de passagers sont attendus au total pour 2025. Le chiffre représente -20 % par rapport à l'année de référence 2019, avant Covid-19.

Si un objectif de volume demeure, ADBM vise désormais un développement raisonné par rapport à la forte croissance low-cost opérée jusqu'à 2019. La dynamique est donc différente, de l'ordre de 2 % de croissance annuelle.

✓ Mouvements d'avion

Les mouvements d'avions sont à nombre égal de passagers moins nombreux que précédemment : -36 % par rapport à l'année de référence 2019. Cela est permis par l'utilisation d'avions plus gros ainsi que par un meilleur taux de remplissage, et s'inscrit dans la démarche de développement raisonné souhaitée.

Le trafic fonctionne selon une forte saisonnalité, étant plus important sur la saison « été » que sur la saison « hiver. »

✓ Travaux de l'aéroport

L'actualité de l'aéroport concerne ses importants projets d'investissement :

- l'amélioration du terminal low-cost ;
- les travaux d'infrastructure visant à moderniser les autres halls.

Ces travaux de modernisation sont majeurs et concernent la qualité d'accueil des passagers *via* :

- la modernisation du système de tri bagage, des portiques de sûreté;
- le développement de boutiques et de services.

Ils n'ont pas pour but d'accueillir plus d'avions, mais d'améliorer l'offre « client » existante, et s'inscrivent ainsi dans la même perspective de développement raisonné.

✓ Echanges

M. LAGOUARDE souhaite, dans un souci de transparence vis-à-vis des riverains, obtenir le plan et le détail des projets d'investissement de l'aéroport, en particulier concernant la rénovation de la piste secondaire et les certifications et dispositifs de navigation dont elle fera l'objet. Malgré la volonté affichée de développement raisonné, il peut être supposé que l'extension de près de 700 m² du hall billi ait des effets sur la capacité de l'aéroport.

M. DRESCHÉL fait savoir qu'ADBM a déjà largement communiqué sur ces éléments, mais est prêt à le faire de nouveau. De même concernant la piste secondaire, où les travaux relèvent simplement de la mise aux normes et des maintenances usuelles. Il réitère que le projet n'est pas un projet d'investissement capacitaire, et ne prévoit aucune capacité supplémentaire d'accueil d'avions.

M. SOUCHET interroge la manière dont seront communiqués ces documents.

M. DRESCHÉL argue de la bonne volonté d'ADBM, mais indique avoir besoin d'un certain délai pour identifier et rassembler tous les documents qu'il sera en mesure de transmettre.

M. SOUCHET soulève le problème d'accès aux documents, pour les associations comme pour les particuliers, de manière plus large. Il cite notamment l'incapacité apparente des archives départementales ou de la métropole à produire les dossiers relatifs à l'aéroport conformément à ce qu'il présente être l'obligation d'ADBM de communiquer son historique aux archives.

M. POUGET demande à M. SOUCHET quelle est l'utilité de retrouver aux archives départementales des anciens plans d'exposition au bruit.

M. CABANNE souligne lui avoir transmis les différents PEB relatifs à son habitation.

M. le Président DRAPÉ reconnaît l'existence d'une obligation de communication, aux particuliers comme aux associations, bien qu'elle soit soumise à règles et à une procédure de demande. Il invite à ce que le sujet soit examiné.

M. JUZAN regrette que, contrairement à ce qui était demandé dans le courrier en date du 30 septembre 2025 de la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac, un certain nombre de points sollicités n'aient été mis à l'ordre du jour de la présente réunion.

M. le Président DRAPÉ rappelle que ce dernier était déjà conséquent, mais que chacun aura la possibilité de s'exprimer librement. La tenue de deux CCE serait peut-être nécessaire pour aborder tous les sujets. Toutefois, au regard de la période prochaine d'élections municipales, l'ACNUSA est tenue, au même titre que tous les autres services de l'État, de ne pas multiplier les réunions afin de ne pas risquer d'enfreindre au devoir de réserve.

M. JUZAN réitère la demande de communication de l'étude complète de l'EIAE, qui a été confirmée par la Cada et fait désormais l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif.

M. le Président DRAPÉ indique avoir préalablement discuté du problème avec les interlocuteurs concernés et avoir notifié à la Cada que le dossier serait transmis à l'issue de la présente commission.

✓ Services de guichet unique

M. CABANNE retrace l'historique du guichet unique :

- En 2003, il est mis en place afin de répondre aux demandes et aux sollicitations des

riverains.

- En 2020, l'outil Aerovision de visualisation des trajectoires d'avion et de mesure de bruit, alimenté par six stations, est mis en ligne à la disposition du grand public.
- En 2023, l'ensemble du dispositif est homologué par l'ACNUSA.

Les riverains peuvent ainsi déposer leurs demandes à travers l'outil : en 2025, 56 d'entre elles ont été relayées auprès du Service de la Navigation Aérienne en vue d'une réponse technique.

Une communication a également été créée sous la forme d'un bulletin d'information trimestriel, enrichi en 2023 en concertation avec les associations de riverains.

De plus, ADBM réalise depuis deux ans des permanences au sein des mairies situées à l'intérieur du PGS afin d'assurer un service de proximité auprès des riverains et des élus.

Enfin, des sensibilisations au problème des nuisances sonores sont conduites auprès des collaborateurs d'ADBM et des contrôleurs aériens.

Le nombre de réclamations est pour 2025 en forte hausse par rapport à l'année précédente.

La raison en est la forte mobilisation d'un collectif et d'une association de riverains invitant leurs adhérents à écrire en masse à l'aéroport, à la suite de la décision du ministre des Transports de maintenir la piste sécante.

Depuis le 31 octobre 2025, ont été enregistrés :

- 303 réclamants, en baisse de 22 % par rapport à l'année précédente ;
- 6 000 réclamations, en hausse de presque 148 % par rapport à 2024.

56 % de ces réclamations sont portées par seulement 10 personnes, à hauteur de plusieurs centaines de messages par jour.

Afin de garantir une qualité de réponse et de délai du guichet unique aux sollicitations fondées des riverains, et conformément à la charte mise en place sous Aerovision, les demandes de « réitérants » seront désormais clôturées automatiquement.

✓ Echanges

M. SOUCHET souhaite savoir ce qui est exactement qualifié comme « réitérant. »

M. POUGET explique qu'il s'agit des utilisateurs réitérant la même question à de nombreuses reprises, jusqu'à une fréquence de 10 secondes, peut-être à l'aide d'outils informatiques automatisés. Il regrette cette possible tentative de saturation, apparemment délibérée, du guichet unique. Elle entrave le traitement des questions légitimement soulevées par les autres riverains et leur accès à une bonne information sur leurs droits, par exemple en matière d'insonorisation des logements. Si cette déviation se prolongeait, le guichet unique pourrait être forcé de revoir à la baisse son objectif de traiter en moins de 10 jours. M. POUGET attribue la responsabilité de cette situation regrettable non aux associations, mais à quelques utilisateurs.

M. LAGOUARDE souhaite exprimer deux suggestions d'amélioration d'ergonomie concernant Aerovision :

- que la réponse communiquée par *mail* par le service reprenne la formulation de la question initiale, et que la réponse donnée figure dans le ticket en ligne ;
- qu'il soit possible d'ajouter à un ticket existant une question supplémentaire, plutôt que d'être obligé d'en ouvrir un nouveau.

M. CABANNE indique avoir déjà fait remonter ces suggestions au prestataire responsable du logiciel, ce qu'il fera de nouveau à la suite de cette commission. Toutefois, l'évolution n'est pas garantie car ce logiciel est également utilisé par d'autres aéroports ayant chacun leurs propres contraintes. ADBM s'efforce néanmoins de faire évoluer le produit dans cette direction.

M. GILBERT souhaite savoir pourquoi l'option permettant de visualiser les courbes de bruit aux

décollages et atterrissages n'est plus accessible dans Aerovision. Sa disparition a été justifiée par la présence de vols militaires ; or, ceux-ci ne sont originellement pas couverts par l'outil.

M. CABANNE explique que cette option n'aurait jamais dû être accessible, et que sa présence résultait d'une erreur : prenant en compte toutes les entrées de bruit, elle permettait de fait de dissocier et d'identifier les vols d'avions militaires de type « Rafale ». Une demande d'autorisation adressée en ce sens au ministère des Armées (via la DGAC) est restée sans réponse.

M. GILBERT ne comprend pas que les courbes restent visualisables dans d'autres aéroports qui accueillent pourtant également des vols militaires.

M. CABANNE le justifie par le caractère spécifique de l'aéroport de Bordeaux, avec la présence d'une base militaire mais aussi d'une usine d'assemblage d'avions de chasse.

M. ARNAL attire l'attention sur le fait que nombre de riverains ne comprennent pas leur non-éligibilité aux indemnités prévues par le PGS, récemment élargi, sous prétexte que leur habitation appartient également au PEB. Il met en avant le fait que les mairies n'ont pas inscrit les dispositions nécessaires dans les permis de construire, et que les résidents n'étaient pas informés de la nécessité d'isoler phoniquement leur habitation.

M. CABANNE regrette cette situation, mais se dit impuissant et rappelle qu'elle correspond au cadre réglementaire selon lequel les constructions autorisées à l'intérieur du PEB ne sont pas éligibles. Pour certaines habitations, l'exposition est partielle : il regrette que les services d'urbanisme ne disposent actuellement d'aucun moyen de contrôle des travaux réalisés dans un PEB. Selon lui, entre 600 et 800 logements devraient être éligibles à l'indemnisation dans le nouveau PGS.

M. ARNAL appelle à modifier ce cadre réglementaire. Les habitants se trouvant dans un PGS devraient être indemnisés.

M. le Président DRAPÉ rapporte qu'une réflexion est présentement engagée à ce sujet par les autorités.

M. SOUCHET soulève de nouveau le sujet de l'accès aux documents. Il réitère l'importance à ce que les documents d'urbanisme soient systématiquement envoyés aux archives, afin que les responsables de la validation des permis de construire puissent juger de la localisation en PEB d'une habitation, et ainsi en connaître l'éligibilité aux aides.

M. CABANNE rappelle qu'il revient au gestionnaire de l'aéroport de prononcer l'éligibilité d'un logement et communiquer au riverain la raison d'un refus le cas échéant. Selon lui, cette tâche est assurée consciencieusement.

Malgré cela, M. SOUCHET fait remarquer que près de 80 maisons semblent avoir été construites sans connaissance du PEB.

Quant à cette situation, M. CABANNE renvoie aux mairies et à leur service urbanisme, responsables des permis de construire.

Mme DOURNEAU suggère la nécessité de reconsidérer la bonne liaison entre les services instructeurs communaux, ceux de Bordeaux Métropole, et les autorités de l'aéroport, ainsi que les responsabilités respectives au moment de l'établissement des permis de construire. Ces dernières font aujourd'hui l'objet d'un flou et d'un manque général d'information.

3. POINT D'INFORMATION EIAE

M. NICOLAS rapporte le travail réalisé par le consultant To70 depuis la réunion de restitution de l'EIAE de janvier 2025.

Il rappelle le scénario retenu :

- L'interdiction, à partir du 1^{er} janvier 2029, sur la plage 0 h 00/6 h 00 des aéronefs de marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB. A partir de l'entrée en vigueur du futur arrêté jusqu'à cette date du 01/01/2029, la programmation de ces vols dans cette tranche horaire sera interdite.
- La restriction des vols, au départ de moins de 15 EPNdB et à l'arrivée de moins de 13 EPNdB, entre 22 h 00 et minuit, dès l'entrée en vigueur de l'arrêté.

Ce scénario a été présenté par le préfet aux ministres des Transports et de la Transition écologique, en vue de la prise d'un arrêté ministériel. Les discussions entre ministères n'ont pas encore abouti. Par ailleurs, le consultant a travaillé sur le rapport détaillé qui a été validé par le préfet en septembre dernier.

✓ Echanges

M. ARNAL regrette que le rapport semble se cantonner uniquement aux vols de nuit. Après les nombreuses instances tenues à cet effet, le résultat auquel parvient le consultant apparaît décevant.

M. NICOLAS rappelle que le choix de se focaliser sur les vols de nuit avait déjà été partagé lors de la CCE précédente. Pour autant, la DSAC-SO continue à travailler sur l'amélioration de la lutte contre les nuisances sonores, notamment au travers des actions du PPBE.

M. LAGOUARDE fait remarquer la très importante marge de variation, de l'ordre de 200 %, entre deux évaluations de trafic, pourtant publiées à seulement 10 mois d'intervalle, celles sur lesquelles se base le plan de restriction présenté dans l'EIAE et celles sur lesquelles ont été élaborées les CSB. Il s'étonne que des décisions importantes puissent être prises sur la base de projections aussi discordantes et invite l'aéroport à mettre en pause sa démarche le temps de parvenir de nouveau à des statistiques fiables. Pour qu'elle soit comprise, il apparaît d'autant plus nécessaire que tous les documents de travail ayant abouti à cette évaluation soient communiqués.

M. DRESCHER fait valoir que la méthode d'évaluation adoptée, nationale, est la même que celle appliquée à d'autres aéroports. Les hypothèses de trafic, en tant que telles et au vu du caractère fluctuant de la chronique commerciale, sont par ailleurs toujours questionnables. Il se dit opposé à l'idée de suspendre aujourd'hui l'EIAE, au vu de l'attente qui l'entoure. Il argue par ailleurs que la mesure de 17 EPNdB retenue est une restriction très haute à laquelle les avions de la plupart des compagnies aériennes ne peuvent se plier. L'EIAE affectera donc concrètement l'aéroport, dont son chiffre d'affaires. L'effort consenti en matière de réduction du trafic lui paraît ainsi indéniable. Un observatoire des vols de nuit sera mis en place pour rendre compte en CCE de tous les effets de cette mesure.

M. LAGOUARDE ne remet pas en cause ni les évaluations, ni les méthodes. Il reste toutefois surpris que l'aéroport puisse continuer à prendre des décisions sur la base de deux évaluations aussi discordantes.

Mme MOREAU s'inquiète que des dérogations puissent être rapidement mises en place pour faire face au fait que les avions répondant aux restrictions ne soient pas encore disponibles chez Airbus. Selon la représentante de la SEPANSO, l'ACNUSA a par ailleurs signalé que, même en tenant compte de la baisse acoustique prévue, la gêne resterait importante pour les riverains, particulièrement l'été.

M. ARNAL s'enquiert de la consultation du public et des acteurs locaux prévue par la démarche de validation de l'EIAE, et de la tenue éventuelle d'un vote.

M. NICOLAS confirme qu'un certain nombre de consultations sont prévues quant au projet d'arrêté. En plus de l'avis de la CCE et de la consultation du public, l'arrêté fera l'objet :

- d'un passage pour avis à l'ACNUSA ;
- d'un préavis à la Commission européenne.

M. JUZAN annonce les résultats d'une étude conduite par son association à l'aide des différents observatoires de bruit disposés dans le périmètre et réalisée sur la base de :

- 1 370 mesures concernant les avions de nouvelle génération de type Airbus Neo ;
- 52 388 mesures concernant l'ensemble des autres types d'avions.

L'étude constate qu'entre les deux catégories d'avion — soit ceux en dessous et ceux au-dessus de 17 EPNdB — l'écart est tellement faible qu'il ne sera pas perceptible pour l'être humain. Il réitère son souhait de couvre-feu complet de 22 h 00 à 6 h 00 comme défendu par la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac.

M. CABANNE souligne le fait que, en matière de mesure du bruit, les décibels ne s'additionnent pas et ne se prêtent pas à des moyennes arithmétiques. De plus, la mesure de bruit varie selon la hauteur de l'avion et les conditions climatiques. Une analyse plus fine doit être faite, qui permettrait selon lui de dégager une forte différence sonore entre les anciens et les nouveaux modèles d'avions.

M. LAGOUARDE invite ADBM à réaliser cette analyse, en tirant des stations de mesures des résultats d'amélioration concrets

M. LAGOUARDE réitère par ailleurs sa demande que soient communiquées les données ayant permis d'établir les prévisions de trafic de l'EIAE.

M. NICOLAS rappelle qu'il n'est pas envisageable de recommencer l'étude à zéro. La méthodologie suivie applique la réglementation et a été présentée au début du processus. Elle a abouti au scénario retenu, qui présentait le meilleur rapport coûts/efficacité et constituera quoi qu'il en soit une amélioration.

M. DRESCHER ajoute que l'étude n'a pas été réalisée par l'exploitant, mais par un cabinet de consultants dont il n'est pas sûr qu'il puisse fournir les données qu'il a utilisées. Il réaffirme pour le reste la bonne volonté de l'aéroport, qui a depuis quatre ans initié un certain nombre de mesures : modulations tarifaires, incitation au rajeunissement de la flotte, etc. L'EIAE est par exemple l'une des plus exigeantes en ce qui concerne les restrictions sur les moteurs. Il ne partage pas le scepticisme concernant la limite de 17 EPNdB, dont d'autres analyses attestent qu'il améliore le confort périurbain. Dans tous les cas, le nombre d'avions nocturnes sera moindre, ce qu'il espère être attesté par l'observatoire à venir.

M. SOUCHET insiste sur le fait que le critère d'évaluation de la limite de 17 EPNdB, peu parlante en soi, restera la différence de ressenti induite par les nouveaux avions. Pour trancher la question, il conviendrait d'avoir accès au dossier, sous une échéance et une modalité définie.

M. NICOLAS argue que la première manière d'évaluer le ressenti sera le retour des personnes concernées une fois les restrictions mises en place. Il souligne toutefois que, hormis les couvre-feux complets, la restriction à 17 EPNdB reste parmi les plus fortes en Europe. Il faut également compter sur la modernisation ultérieure des avions, qui va dans le sens d'une réduction sonore.

M. SOUCHET souligne que, outre le ressenti, le gain sonore pourrait se mesurer statistiquement, notamment *via* un indicateur L_{Amax}. Pour cela, il réitère sa demande d'accès à l'étude.

M. NICOLAS rappelle, comme l'a indiqué M. le Président DRAPÉ, que l'ensemble des documents de l'EIAE, dont le rapport détaillé demandé par les associations, seront communiqués à la suite de la réunion.

Mme LATÉCOÈRE fait remarquer que la station de La Morandière n'a pas fonctionné de toute l'année 2025, tandis que celle d'Eysines a enregistré plus de 4 000 niveaux sonores. Ces conditions

lui semblent problématiques pour la conduite d'une étude sérieuse.

M. CABANNE rappelle d'une part, que l'EIAE n'utilise pas les mesures des stations de bruit pour son analyse et d'autre part, que le nombre de stations en place autour de l'aéroport a été déterminé initialement en concertation avec l'ACNUSA. La station du Haillan a dû être démontée temporairement et à la demande de la mairie pour réaliser des travaux sur le site.

Mme LATÉCOÈRE demande par ailleurs si le placement de stations sous le passage des avions répond à des normes européennes, question que M. CABANNE renvoie à l'ACNUSA.

M. GABOULEAUD souhaite clarifier le rôle de l'ACNUSA. Hormis les avis consultatifs qu'elle émet, elle est aussi responsable de l'homologation des systèmes de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires, appuyée par un service technique de l'Aviation civile et par l'Apave. Ceux-ci produisent un rapport d'analyse des systèmes, du matériel et de la localisation des stations. Le collègue apprécie ensuite si ces dernières ont été judicieusement placées et peut préconiser leur déplacement, par exemple si la proximité d'une autre source de bruit est susceptible de polluer les mesures. Le but est d'assurer aux populations l'accessibilité et la fiabilité des données.

M. ARNAL revient sur le fait que le couvre-feu de 22 h 00 à 6 h 00 du matin avait fait l'unanimité auprès des élus puis des associations lors de réunions. À cet égard, le scénario finalement retenu apparaît d'autant plus décevant.

M. ALLEMAND fait remarquer que le principal argument d'opposition à la suppression des vols entre 22 h 00 et minuit est économique. Pourtant, les documents ayant permis à To70 d'attribuer à cette mesure la perte de 100 emplois et de millions d'euros n'ont jamais été communiqués, en dépit de la demande en ce sens. Il s'agit là d'un élément essentiel, attendu par les associations qui l'étudieront de près.

M. SOUCHET souhaite savoir si l'État étudie l'installation de capteurs de bruit directement sous l'axe de la piste 11/29, là où, dans certains quartiers densément peuplés, il n'en existe présentement aucun.

M. DUPUIS, en plus des 6 capteurs déjà en fonctionnement, indique la possibilité de réaliser une campagne de mesures mobile en 2026, une fois l'expérimentation actuelle concernant la piste 29 sud terminée.

M. le Président DRAPÉ clôt la séance de questions relatives à l'EIAE en invitant le secrétaire de la Commission à transmettre, à l'issue de la commission, le rapport d'étude et le résumé non-technique de l'EIAE.

4. SUIVI DE L'UTILISATION DE LA PISTE SÉCANTE

✓ Statistiques d'utilisation

M. CABANNE présente les statistiques d'utilisation sur 10 ans, hors hélicoptères, des pistes préférentielle 05/23 et sécante :

- Entre 2015 et 2024, la moyenne de l'utilisation de la piste sécante fut d'environ 12 %.
- Un maximum fut atteint en 2018 en raison de la fermeture pour travaux de la piste préférentielle.
- Un minimum fut atteint en 2021, lors de la période du Covid, avec une part de trafic d'un peu plus de 8 %.

Au 31 octobre 2025, l'utilisation de la piste sécante reste dans la moyenne des 10 dernières années,

à hauteur de 12,6 % de part du trafic :

- 9,1 % pour le QFU 29 ;
- 3,5 % pour le QFU 11.

Sont détaillés les mouvements d'avions sur la piste sécante résultant de maintenances ou de travaux sous la responsabilité du gestionnaire de l'aéroport. Ces derniers ont notamment concerné :

- des pontages sur la chaussée ;
- des travaux d'aiguillage sur une ligne à haute tension ;
- des mesures de photométrie du balisage.

Les travaux « ADBM » cumulés correspondent à environ 1 027 mouvements d'avions.

La maintenance hebdomadaire du balisage est à l'origine de 1 013 mouvements.

La maintenance annuelle obligatoire de deux semaines a généré 635 mouvements.

Au total, les maintenances et travaux sous responsabilité d'ADBM ont représenté 44 % des motifs d'utilisation de la piste sécante en 2025.

✓ Critères d'utilisation des pistes

MM. BONNET et FAUROUX, deux contrôleurs aériens affectés à Bordeaux Mérignac depuis 25 ans et officiant comme chefs de tour pendant près de 15 ans, sont invités à expliquer les raisons pouvant présider au choix de l'une ou l'autre piste.

M. BONNET rappelle que ce choix est de la responsabilité du chef de tour. À l'aéroport de Bordeaux, il peut être entre autres imposé par l'activation potentielle des zones militaires par l'Armée de l'Air ou par des événements exceptionnels souvent météorologiques, à l'image des incendies de forêts de 2022 ayant entraîné la mobilisation massive d'avions Canadairs sur tous les sens de QFU disponibles.

M. FAUROUX rappelle la définition de la piste en service comme celle qui, à un moment donné, convient le mieux, d'un point de vue sécurité aérienne, pour le décollage et l'atterrissage des avions. En effet, pour des raisons de portance, les lois de la physique imposent que les avions atterrissent et décollent avec un vent de face.

Chaque piste comprend donc deux QFU, selon le sens dans lequel elle est empruntée.

Le chef de tour détermine le QFU utilisé en fonction de critères environnementaux :

- en premier lieu, le vent (à la fois dans sa composante vent de face et dans sa composante vent de travers) ;
- les conditions météorologiques — visibilité, plafond (hauteur de la base des nuages), orages, neige... ;
- les procédures de navigation aérienne IFR disponibles en fonction des aides radio électriques au sol et des obstacles interférant ;
- l'état et l'équipement de la piste (notamment le balisage visuel), qui peut être affectée par des travaux ;
- les éventuelles pannes des systèmes (surveillance des équipements) ;
- les facteurs d'activité aérienne extérieure — présence de drones, de grues de construction, d'activités aériennes particulières telles que les missions « photos », les parachutages ou les activités aériennes militaires ;
- les événements particuliers tels que les incendies de forêts ;
- le type de trafic aérien attendu et les particularités techniques de certains avions.

M. BONNET explique qu'à Bordeaux-Mérignac, la piste 05/23 est explicitement désignée comme la piste préférentielle. Du fait de son orientation et du flux de trafic historique Nord Sud, les procédures de navigation aériennes IFR sont plus simples à appréhender et les croisements entre trafics aériens moins nombreux, à la différence de la piste 11/29 dont les trajectoires de navigation orientées Est-Ouest sont plus complexes à appréhender.

L'utilisation des pistes est déterminée en premier lieu par l'orientation et la vitesse du vent, selon des normes définies par des abaques :

- le passage de l'une à l'autre extrémité de piste s'opère à partir du moment où le vent atteint une vitesse de 5 nœuds ;
- le changement de piste, vers la 11/29, s'opère à partir de 15 nœuds, rafales comprises.

Le degré de visibilité (notamment horizontale), souvent le résultat d'autres paramètres météorologiques, peut inviter à maintenir l'utilisation d'une certaine piste, même si les seules conditions de vent peuvent indiquer le contraire.

Les conditions de vent sont également évaluées à différentes tranches d'altitude, où elles peuvent différer du sol.

Dans certaines situations, le changement de piste est souhaité par le chef de tour, mais ne peut être effectué en raison d'opérations de travaux aéroportuaires réalisés par ADBM.

De manière générale, les contrôleurs opèrent un changement de piste en fonction de critères uniquement objectifs dont la finalité est toujours la sécurité aérienne et la simplicité dans la gestion du trafic aérien.

✓ L'opération de changement de piste

M. FAUROUX explique que, d'un point de vue prévisionnel et logistique, le changement de piste est une opération lourde et limitée au maximum. Selon M. BONNET, elle est la phase la plus sensible du travail de contrôleur aérien.

En effet, un important travail de coordination doit être réalisé pour réorganiser l'ensemble du trafic aérien sur une autre piste. Il faut notamment :

- repositionner les contrôleurs aériens d'une position radar à une autre ;
- reconfigurer tous les systèmes de surveillance du trafic aérien ;
- diffuser un nouveau message aéronautique ATIS (information météorologique) sur la fréquence ;
- prévenir tous les centres de contrôle adjacents, civils et militaires ainsi que tous les Services relevant de l'exploitant de l'aéroport.

Un changement de piste peut donc prendre de 10 à 30 minutes. Le chef de tour se doit d'attendre le bon moment pour opérer un changement, en limitant au juste besoin les allers retours successifs.

M. FAUROUX conclut par le fait que le facteur déterminant dans le choix de la piste reste toujours la sécurité aérienne des vols. Dans tous les cas, les contrôleurs aériens ne décrètent pas de changement de piste par convenance et opèrent toujours, en pertinence, dans le respect de la sécurité aérienne

Pour autant, des mesures prenant en compte les aspects environnementaux sont bien appréhendées par les contrôleurs aériens ;

- les chefs de tour, par des formations spécifiques, sont régulièrement sensibilisés à ces enjeux ;
- la piste 05/23 est préférentielle aussi parce qu'elle est la moins nuisible aux riverains ;
- les trajectoires de la piste 11/29 sont très écourtées pour éviter au mieux le survol des populations, même si les opérations de gestion du trafic aérien s'en trouvent complexifiées.

✓ Echanges

M. ARNAL souhaite savoir pourquoi, par certaines journées de vent faible ou inexistant, la piste

principale est utilisée à l'inverse des préconisations.

M. FAUROUX explique que le vent au sol peut paraître très faible, notamment lorsqu'il est perçu depuis la ville de Bordeaux qui est de fait parsemé de nombreux obstacles urbains (immeubles), mais qu'en réalité sa vitesse sur les surfaces dégagées de l'aéroport peut atteindre rapidement les seuils indiqués. De plus, il convient aussi de prendre en compte le vent en altitude, notamment dans les différentes tranches d'altitudes durant l'approche de l'avion, lieu de potentiels phénomènes de cisaillement avec vents de travers.

M. RAYNAL souhaite savoir si les critères de vitesse de vent répondent d'une préférence ou d'une norme officielle.

M. BONNET indique qu'ils figurent en tout état de cause dans le manuel d'exploitation des contrôleurs aériens, qui fournit leur base de travail : la décision de changement est prise automatiquement.

M. RAYNAL cite ensuite la lettre adressée aux maires par le ministre des Transports suite à sa décision de maintenir la piste secondaire, dans laquelle il assure que son utilisation devrait rester conditionnée par l'indisponibilité de la piste principale, mais aussi qu'un suivi précis de son utilisation devrait être fait. Il estime nécessaire que soit désormais tenu en CCE un relevé d'utilisation de la piste secondaire, rapportant le ou les principaux critères de changement de piste retenus, et s'interroge sur le dispositif prévu à cet effet. Il rappelle l'engagement du ministre à éviter, de la part de son administration, toute décision pouvant aboutir à un usage supplémentaire de la piste secondaire.

Il souhaite également savoir :

- S'il est prévue l'installation de capteurs de bruit dans les quartiers situés directement sous l'axe de la piste 11/29, au vu du caractère partiel des données mis en évidence par les habitants ;
- S'il a été réalisé ou envisagée la réalisation d'une évaluation environnementale de l'évolution d'usage de la piste 11/29 ;
- la manière dont seront communiquées les données brutes ayant fourni la base d'établissement de la CSB et du PPBE.

M. CROZAT remercie MM. BONNET et FAUROUX pour le caractère pédagogique de leur présentation. Elle permet de rappeler les trois axes de la politique environnementale de la DGAC : la sécurité des vols, l'environnement et la capacité d'écoulement du trafic aérien.

M. CROZAT ajoute que les informations publiques transmises par ADBM permettent de constater que, depuis une dizaine d'années, la moyenne annuelle d'utilisation de la piste sécante 11/29 est restée aux alentours de 12 % (soit 1 jour sur 8 environ). Cette moyenne annuelle très faible est aussi variable tout au long de l'année, selon les phénomènes météorologiques saisonniers qui ne peuvent être maîtrisés.

Le deuxième objectif de la présentation était d'expliquer de manière pédagogique que le travail des contrôleurs aériens (et notamment du chef de tour dans sa prise de décision) s'effectue dans un contexte global pour la sécurité aérienne des vols. Un vol particulier peut ne pas respecter ponctuellement les critères qui figurent dans le communiqué de presse du Préfet, mais pour autant, respecte la réglementation et les règles de sécurité aérienne de bon fonctionnement d'un aéroport.

M. CROZAT s'interroge sur la possibilité de transcrire cette présentation de façon synthétique et pédagogique dans un document annexé à chaque courrier de réponse auprès des associations de riverains afin que l'information soit bien connue et surtout comprise.

M. RAYNAL confirme que le besoin exprimé est bien celui de la compréhension et de la transparence auprès des riverains sur les raisons et causes de certains vols. Selon lui, l'analyse n'est pas représentative de la gêne ressentie pour les riverains de la piste secondaire. Il propose d'analyser les données par saison afin de mieux comprendre l'augmentation des récriminations l'été par rapport à l'hiver.

M. CROZAT précise que la situation géographique de l'Aquitaine génère des régimes de vent orientés principalement Ouest-Est l'été et propose d'inclure ces informations dans la présentation synthétique à destination des riverains.

Concernant l'ajout de stations de mesures de bruit, M. DUPUIS informe qu'un équipement est déjà installé à Pessac Noës et qu'il n'est pas envisagé d'en ajouter un autre fixe. Il propose toutefois de réaliser une campagne de mesures ponctuelle selon la disponibilité de la station mobile et de la présenter aux riverains et aux associations concernés par le survol de cet axe.

M. JUZAN s'interroge sur le fait qu'aucune station de mesure n'est présente au décollage de la piste secondaire.

M. DUPUIS répond que les décollages de la piste 11 ne représentant en moyenne que 2 à 3 % du trafic aérien, il n'est pas probant d'installer une station fixe, mais qu'une campagne de mesure ponctuelle peut y être effectuée.

Mme DOURNEAU informe que Bordeaux Métropole a un projet d'observatoire du bruit des transports et que cinq capteurs fixes, non homologués par l'ACNUSA, seront dédiés à l'évaluation du bruit aérien :

- deux capteurs au niveau de la piste sécante ;
- trois capteurs au niveau de la piste principale.

M. SOUCHET demande si un vent de 5 nœuds plus une rafale de 10 nœuds pendant cinq secondes justifient l'utilisation de la piste secondaire.

M. BONNET explique que les systèmes utilisés dans la tour de contrôle affichent un vent moyenné sur deux minutes. Une rafale ponctuelle à 10 nœuds ne sera pas forcément affichée par le système, contrairement à des rafales plus fréquentes avec un écart de 5 nœuds, qui peuvent inciter ou non à un changement de piste.

M. SOUCHET fait d'état du vote lors du CCE du 7 juin 2013 de la bascule de 25 nœuds à 15 nœuds, en anticipation d'une règle de l'OACI. Il s'enquiert des règles officiellement en vigueur, publiées dans le *Journal officiel*, encadrant aujourd'hui la décision de changement de piste.

M. BONNET répond qu'à l'époque, les 25 nœuds étaient une contrainte maximale d'utilisation de la piste 05/23. Au-delà de ce seuil, les avions n'avaient plus le droit de s'y poser.

Il ne connaît pas la réglementation actuelle exacte et ne sait donc pas s'il est possible d'aller au-delà.

M. CROZAT ajoute que l'OACI élabore des règles mondiales de façon à assurer la sécurité aérienne des vols et que la convention de Chicago de 1944 stipule que tout Etat signataire doit notifier les différences lorsqu'il n'applique pas les normes conventionnelles. À ce jour, l'aéroport de Bordeaux respecte cette règle des 15 nœuds. Cette valeur figure d'ailleurs dans les documents publiés d'information aéronautique (AIP France).

M. LAGOUARDE s'enquiert des documents réglementaires qui fixeront les garanties associées aux trois critères fixant le maintien de la piste secondaire : intempéries, travaux et circonstances exceptionnelles. Il souhaite avoir un suivi sur l'année du nombre de vols motivés pour chaque critère ainsi que la valeur de tous les autres vols qui ne rentrent pas dans ces derniers.

M. CROZAT ne peut pas s'engager à un tel niveau de détail dans ce suivi, car, au-delà de ces trois critères, d'autres facteurs peuvent entrer en ligne de compte dans la décision et il n'est pas certain que l'aéroport dispose des outils de suivi adéquats.

M. POUGET ajoute que le nombre de changements de piste peut être statistiquement suivi *via* Aerovision, mais sans réelle valeur ajoutée sur les motifs. Toutefois, il propose de fournir le nombre de travaux réalisés par ADBM sur la piste principale qui auront nécessité l'utilisation de la piste sèche, ce qui demande néanmoins une industrialisation de leur saisie dans l'outil.

M. PESCHINA rappelle que ces indicateurs de suivi ont été promis aux maires dans le courrier du ministre.

Il souhaite savoir si l'évolution des conditions climatiques influant le choix d'utiliser la piste sèche est prévue.

M. BONNET répond qu'il n'est pas possible d'anticiper la météo, notamment en matière d'orientation et de vitesse du vent, car cela reste des phénomènes locaux et que différents paramètres et autres facteurs vont orienter l'utilisation d'une piste par rapport à une autre.

5. POINT D'INFORMATION PPBE

✓ Les actions ADBM

M. POUGET détaille les six actions confiées à l'exploitant dans le cadre du PPBE 2021/2025 :

- maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage ;
- poursuivre le programme d'insonorisation des logements du PGS ;
- informer sur l'activité aéroportuaire ;
- répondre aux sollicitations des populations riveraines ;
- réduire le bruit au sol ;
- réaliser une étude d'opportunité du prolongement du *taxiway* Papa 7 au seuil de la piste 05.

Concernant cette sixième action, une nouvelle étude a intégré deux aspects supplémentaires par rapport à la précédente étude :

- la préparation de la séquence de décollage 05 par les pilotes,
- l'impact environnemental de la construction et de l'exploitation du projet de Taxiway.

Cette nouvelle étude complète et confirme les conclusions de la précédente. Seul un décollage 05 sur deux utiliserait la longueur supplémentaire de piste pour un gain de hauteur négligeable, tandis que l'emprise du Taxiway détruirait plus de huit hectares de zones humides, qui seraient impossibles de compenser dans le même bassin versant. Le bilan avantages/désavantages de cette étude d'opportunité conclut donc définitivement à l'inutilité de prolonger Papa 6.

✓ Les actions SNA Sud-Ouest

Les actions de PPBE sont closes depuis un an.

✓ Les actions DSAC Sud-Ouest

M. NICOLAS détaille les actions entreprises par la DSAC Sud-Ouest.

- Étude d'opportunité de révision du PEB : reportée jusqu'ici en attente de la décision sur la piste sèche, elle sera à l'ordre du jour d'une session de la CCE postérieure à la période de réserve électorale pour les élections municipales ;
- Analyse des statistiques des permis de construire délivrés dans le PEB : présentée à chaque CCE depuis 2024.

- 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 : réalisé.
- Suivre et porter à connaissance les résultats de l'étude DEBATS : présenté en CCE 2023.
- Établir une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB(A) en Lden : réalisée en 2022.
- Observatoire des performances acoustiques des aéronefs : présenté à chaque CCE depuis 2023.
- Retour d'expérience sur les manquements instruits : présenté à chaque CCE.

Ce bilan permet de conclure le PPBE courant, l'action non réalisée (opportunité de révision du PEB) pouvant être prise en compte dans le suivant.

6. PRÉSENTATION DES CARTES STRATÉGIQUES DE BRUIT À LONG TERME (CSB LT) ET VOTE

✓ Contexte

M. NICOLAS explique que les CSB LT permettent de réaliser un diagnostic de la situation avant de lancer le prochain PPBE.

Les CSB avaient déjà été approuvées par la CCE en 2022, mais consécutivement à la décision du ministre de maintenir la piste secondaire, les hypothèses de long terme vont changer notamment sur la configuration des pistes, d'où cette nouvelle présentation à la CCE.

✓ Cadre réglementaire

Les cartes sont présentées pour avis, sans consultation du public et seront ensuite publiées par arrêté préfectoral.

✓ Hypothèses retenues

Les deux CSB LT suivent respectivement les indices Lden et Ln.

Les hypothèses retenues pour la carte « Lden » sont :

- 86 286 mouvements — dont 63 883 commerciaux — prévus en 2037, contre 121 400 mouvements pour les précédentes CSB ;
- maintien du système de piste actuel ;
- disparition ou marginalisation des chapitres 3 et 4, les avions les plus bruyants.

L'hypothèse complémentaire retenue pour la carte « Ln » (plage 22 h 00/06 h 00) est une proportion de vols de nuit de 12 %, la même qu'en 2024.

✓ Résultats

Sur l'indice Lden : baisse de la population exposée au bruit à long terme à 4 510 personnes, contre 6 025 personnes dans les CSB « court terme ».

Sur l'indice Ln : baisse de la population exposée au bruit à 1 130 personnes, contre 1 242 personnes dans les CSB court terme.

✓ Estimation des effets nuisibles

Les estimations sont :

- Forte gêne : 1 492 personnes à long terme, contre 1 997 personnes à court terme.
- Fortes perturbations du sommeil : 259 personnes à long terme, contre 285 personnes à court terme.

✓ Conclusions

En résumé :

- la révision des CSB LT a été nécessaire à la suite du maintien de la piste sécante et des nouvelles prévisions de trafic à long terme qui en ont découlé ;
- le nombre de personnes exposées à long terme est projeté à la baisse ;
- l'impact sanitaire est projeté en réduction.

L'avis de la CCE est demandé quant à l'approbation de ces CSB en vue de l'élaboration d'un nouveau PPBE tendant à améliorer la situation pour l'ensemble des riverains.

✓ Echanges

M. GILBERT souhaite connaître la manière dont les prévisions de la CSB ont été élaborées.

M. NICOLAS rappelle que ces prévisions sont basées sur des hypothèses tenant compte du nombre de vols et de la population.

M. LAGOUARDE s'inquiète des hypothèses retenues car, selon lui, les marges d'erreur sur les deux estimations faites (CSB LT et EIAE) sont trop importantes, avec un trafic sous-estimé et le risque que les actions prévues sur le prochain PPBE ne protègent pas suffisamment les riverains.

M. JUZAN informe que la Fédération des syndicats et comités de quartiers de Pessac votera contre le projet de CSB, car l'hypothèse de trafic 2037 étant identique à celle de 2019, le risque est que les actions préventives et de nuisance sonore ainsi que la mise en œuvre de restrictions ne soient ni suffisamment anticipées, ni à la hauteur des besoins. Par ailleurs, les CSB LT devant rester cohérentes avec les documents officiels faisant état des perspectives d'évolution de l'aéroport, il requiert la communication et la révision de ces derniers avant de procéder à un vote.

M. NICOLAS rappelle que le PPBE, même s'il s'appuiera sur ces CSB, courra jusqu'en 2029 et non 2037. En 2029, de nouvelles cartes stratégiques en vue d'élaborer un nouveau PPBE seront présentées à la CCE.

M. TOURNERIE sollicite la révision de ces cartes tous les ans lors des CCE.

Mme DOURNEAU, quant à elle, souhaite revoir la carte selon les seuils recommandés par l'OMS incluant les populations et établissements sensibles affectés.

À ces deux demandes, M. NICOLAS répond que les cartes, réalisées par le service technique de l'aviation civile, sont basées sur la réglementation et que les valeurs de l'OMS n'y sont pas incluses. Le service technique, au regard de sa charge de travail, n'est pas en capacité de répondre à toutes les demandes.

M. FAUGER ajoute que le service technique a signalé que le modèle ne permettait pas d'estimer le niveau de bruit jusqu'à 45 dB de façon satisfaisante.

Mme DOURNEAU déplore ne pas avoir ces éléments pour recenser les informations sanitaires sur le territoire de la métropole.

M. le Président DRAPÉ invite M. NICOLAS à faire un retour prochainement sur la possibilité ou non d'actualiser régulièrement ces cartes.

M. SOUCHET sollicite des explications quant à l'impact de la décision ministérielle de juin 2025 du maintien de la piste secondaire 11/29 sur la réduction du trafic.

M. FAUGER explique l'origine des différences entre les prévisions trafics des CSB LT de 2022, de l'EIAE et des nouvelles CSB LT : les CSB LT approuvées en 2022 ont repris les hypothèses long terme du PEB de 2004 (comportant un doublet de pistes) car il était fastidieux à l'époque, en sortie de crise COVID, d'établir des prévisions à long terme. En revanche, fin 2023, dans le cadre de l'EIAE, l'exploitant a pu établir des prévisions de trafic pour l'horizon 2029, sur la base du système de piste actuel. Puis, en 2025, l'exploitant a fourni des prévisions à l'horizon 2037, tenant compte du départ de Ryanair et également du système de piste actuel.

Concernant les cartes stratégiques de bruit à long terme (CSB LT) M. DRAPÉ sollicite formellement l'avis des membres de la CCE :

Avis des membres de la Commission sur le projet des cartes stratégiques de bruit à long terme (CSB LT)

Observation préalable : 4 membres de la commission ont quitté la séance avant le vote sans remettre en cause le quorum

Avis défavorable : 6

Abstention : 2

Avis favorable : 5

- ***Les cartes stratégiques de bruit à long terme (CSB LT) font l'objet d'un avis défavorable à la majorité des voix.***

7. OBSERVATOIRE DES PERFORMANCES ACOUSTIQUES ET DES VOLS DE NUIT EN 2024

M. FAUGER reprend des éléments déjà présentés lors de précédentes CCE, enrichi de l'observatoire des vols de nuit.

✓ Répartition des vols par période de journée et par chapitre

En 2024, 53 434 mouvements de chapitres 3, 4 et 14, répartis comme suit :

- 65 % de vols de jour — de 06 h 00 à 18 h 00 ;
- 23 % de vols de soir — de 18 h 00 à 22 h 00 ;
- 12 % de vols de nuit soit 6 685 mouvements, dont 1 680 en cœur de nuit — de 00 h 00 à 05 h 00.

La majorité des vols est réalisée par des avions du chapitre 4 — produits entre 2006 et 2018. La nouvelle génération d'avions correspond au chapitre 14.

✓ Observatoire des performances acoustiques et des vols de nuit civils

61 % des mouvements sont effectués par des appareils présentant une marge acoustique inférieure à 17 EPNdB.

La répartition des mouvements de nuit entre 22 h 00 et 06 h 00, pour 2024, est de :

- 37 % pour Ryanair,
- 29 % pour EasyJet,
- 9 % pour Volotea.

La répartition des mouvements en cœur de nuit entre 00 h 00 et 05 h 00, pour 2024, est de :

- 46 % pour Ryanair,
- 24 % pour Volotea.

Le départ de Ryanair en 2025 engendrera une baisse significative du nombre de mouvements de nuit.

Plus de 60 % des mouvements nocturnes sont entre 13 et 17 EPNdB, soit en dessous du seuil de 17 EPNdB retenu par l'EIAE comme niveau de performance acoustique élevé.

Une part des avions ne remplissant pas ce critère, l'arrêté de restriction entraînera un changement dans la performance acoustique des avions qui opéreront la nuit.

Les vols « basculants » sont ces vols programmés jusqu'à minuit mais opérant au-delà du fait de retards.

La principale cause de retard est l'enchaînement des rotations : arrivée tardive de l'avion précédent empêchant un départ à l'heure.

✓ Relevés de stations de mesures acoustiques

La courbe d'environnement sonore de 2024 est présentée.

La modélisation de valeurs est superposée aux valeurs mesurées par les stations de mesures d'ADBM qui paraissent cohérentes entre elles.

✓ Echanges

Mme MOREAU s'enquiert de la façon dont ces données seront utilisées auprès des compagnies aériennes.

M. FAUGER répond que l'observatoire permet de mesurer l'efficacité des actions du PPBE et de l'arrêté de restriction.

8. OBSERVATOIRE DES PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS DANS LE PEB EN 2024

M. FAUGER rappelle que le PEB est un plan qui permet de réglementer l'urbanisme aux abords de l'aérodrome pour maîtriser l'accroissement de la population exposée et informer les acquéreurs et locataires susceptibles d'être exposés à des nuisances sonores aériennes.

Le PEB de 2004 est toujours en vigueur et concerne 12 communes autour de l'aéroport.

Il comprend quatre zones de bruit :

- A : plus de 70 dB Lden,
- B : entre 62 et 70 dB Lden,
- C : entre 55 et 62 dB Lden,
- D : entre 50 et 55 dB Lden.

La zone C, faisant l'objet d'une interdiction des immeubles collectifs et lotissements, est la plus pertinente pour l'observatoire. Les constructions individuelles non groupées y sont autorisées sous conditions (faible accroissement population).

Est détaillé l'emplacement des permis de construire, qui représentent tous types de destinations : industrie, commerce, agriculture et logement.

Il peut être noté que :

- 144 logements ou extensions de logements ont été autorisés, dont 93 % en zone D ;
- huit logements ont été construits en zone C, pour 12 habitants supplémentaires estimés.

✓ Echanges

M. GILBERT questionne la cohérence entre les analyses, car le nombre de personnes impactées diminue d'ici 2037 malgré la délivrance de nouveaux permis de construire.

M. FAUGER répond que la carte stratégique de bruit long terme rétrécit et est plus petite que le PEB.

9. POINT SUR LES MANQUEMENTS ENVIRONNEMENTAUX RELEVÉS EN 2024

La subdivision Développement Durable, explique M. FAUGER, réalise, en vue de les soumettre au pouvoir de sanction de l'ACNUSA, la surveillance des manquements pour les vols opérés par les avions décollant de l'aéroport.

432 déviations de trajectoire ont eu lieu, dont :

- 70 % sont liées à la météo ;
- 30 % sont liées à des contrôles (évitements de sécurité).

5 % de ces déviations ont abouti à des procès-verbaux de manquement. Elles concernent principalement les départs 29.

17 dossiers de sanction ont été examinés par l'ACNUSA :

- 16 cas ont été sanctionnés, pour un montant total de 108 000 € ;
- un dossier a été classé sans suite.

✓ Echanges

M. SOUCHET souhaite savoir si les trajectoires caractéristiques posées sur le site de l'aéroport sont disponibles.

M. CABANNE confirme leur disponibilité *via* le site Internet de l'aéroport.

10. POINT D'INFORMATION SUR L'EXPÉRIMENTATION DES NOUVEAUX DÉPARTS DEPUIS LA PISTE 29
--

M. BARRET fait savoir qu'une modification de la procédure de décollage en piste 29 est à l'étude afin de résoudre les problèmes de déviation de trajectoire constatés par la DSAC-SO dans le premier virage du départ 29, conduisant à des amendes de l'ACNUSA élevées pour les compagnies aériennes.

Pour résoudre cette problématique, il sera créé un nouveau codage du suivi automatique de cette trajectoire par les avions, qui a pour objectif de :

- réduire le risque de sanction tout en continuant d'assurer la protection environnementale des communes de Martignas-sur-Jalle et Saint-Jean-d'Illac ;
- améliorer la protection environnementale des communes de Pessac Toctoucau et Cestas Pierroton.

Ce nouveau dispositif de trajectoire a été présenté en CCE du 6 décembre 2024 et une réunion intermédiaire avec les riverains des quatre communes concernées a eu lieu le 18 mars 2025.

Le nouveau codage automatique a été testé sur le simulateur de vol d'EasyJet et une évaluation opérationnelle a été lancée auprès de toutes les compagnies aériennes du 4 septembre au 26 novembre 2025. Près de 600 vols ont été enregistrés durant cette phase de test.

Une étude acoustique, afin de mesurer les niveaux sonores de la modification de trajectoire, est en cours jusqu'à janvier 2026 à l'aide de deux stations :

- une station permanente à Saint-Jean-d'Illac ;
- une station mobile à Pessac Toctoucau.

✓ Tendances des premiers résultats bruts partiels

En ce qui concerne le premier objectif, relatif à la réduction des sanctions et au survol de Saint-Jean-d'Illac et Martignas-sur-Jalle :

- les départs vers le sud respectent globalement le corridor prévu ;
- quelques écarts latéraux en virage extérieur sont à analyser en fonction des paramètres :
 - de conditions météorologiques ;

- d'inclinaison des avions (Airbus et Boeing) ;
- de version du logiciel de gestion de vol FMS de la compagnie aérienne.

En ce qui concerne le second objectif, relatif à l'altitude de survol de Pessac Toctoucau et de Cestas Pierroton :

- le survol s'effectue à des altitudes moyennes de 1 000 m à 1 700 m ;
- une analyse approfondie des altitudes est à poursuivre afin de réaliser les études d'impact de la circulation aérienne.

Un certain nombre d'initiatives restent encore à mener :

- le retour des compagnies aériennes ;
- les mesures de bruit d'ADBM ;
- les études d'impacts de la circulation aérienne de la DSNA.

Ces analyses permettront de présenter un bilan final au premier trimestre 2026.

✓ Echanges

M. SOUCHET observe que, dans les journées caractéristiques de l'aéroport, aucun avion de certaines compagnies aériennes en départ de la piste 23 ne passe au-dessus de la région bordelaise, contrairement à d'autres.

M. BARRET tempère cette affirmation en expliquant que les avions respectant la trajectoire de décollage publiée (et volée en automatique) peuvent, dans certaines circonstances, obtenir de la part du contrôle aérien une autorisation de trajectoire directe dès lors qu'ils ont franchi l'altitude de 5 000 pieds. Il ajoute que les demandes de raccourcissement de trajectoire par certaines compagnies aériennes sont dues à leur politique générale de performance économique.

M. LAGOUARDE souhaite savoir si une restitution du bilan de l'évaluation sera effectuée en réunion intermédiaire vers les représentants des communes concernées. M. KERNIN confirme que cela peut s'envisager au printemps 2026.

11. QUESTIONS DIVERSES

M. GILBERT communique l'information qui a circulé selon laquelle l'aéroport de Bordeaux serait le premier client de la société Elyse Energy en termes de consommation de carburant à base de biomasses forestières. Il s'interroge sur la logique environnementale de l'aéroport.

M. DRESCHER réfute cette information : l'aéroport de Bordeaux n'achète pas de carburant. Ses objectifs de décarbonation du trafic aérien du *scope 3* promeuvent l'usage de biocarburants, fournis aux compagnies aériennes ; toutefois, ceux-ci sont issus d'huiles de cuisson usagées.

Mme MOREAU s'enquiert de sa demande relative aux mesures de pollution de l'air, notamment liée aux particules ultra-fines à l'atterrissage.

M. CABANNE répond qu'une campagne sur les PUF a été organisée avec ATMO Nouvelle-Aquitaine sur la plateforme et que le bilan devrait être établi dans le courant du premier trimestre 2026.

Mme MOREAU informe que l'Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs a fait une demande relative à la mesure des polluants éternels PFAS.

M. DUPUIS assure que ce sujet est pris au sérieux par l'ensemble des aéroports français. Les services de l'État ont demandé la réalisation d'un diagnostic sur la plateforme aéroportuaire à rendre avant la fin de l'année 2026.

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

(La séance est levée à 13 h 10.)

Le Président,
Pour le Président, ~~M. François DRAPÉ~~
le Secrétaire Général



François DRAPÉ