

Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour les années 2021-2025

Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Cependant, le transport aérien français vit actuellement une des crises les plus graves de son histoire. Il est en conséquence aujourd'hui essentiel de définir un cadre qui permette aux compagnies aériennes d'engager les investissements nécessaires à la réduction de leur empreinte sonore ainsi qu'à la transition écologique du secteur sans induire un risque sur leur pérennité.

ACTIONS DE TYPE S A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action S1 : Maintenir et renforcer les incitation financière au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d'atterrissage :

L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1^{er} avril 2022. La CSTA soutient la finalité de cette évolution qui consiste à favoriser les avions les plus performants dans les flottes existantes. La CSTA attire néanmoins l'attention sur 2 points. D'une part, il est important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. D'autre part, le coût pour certaines compagnies pouvant évoluer de manière très significative, la CSTA recommande, concernant les écarts entre les différents niveaux de modulation de se tenir, dans un premier temps, au minimum de ce qu'exige la réglementation et de le faire évoluer progressivement dans le temps afin de permettre une transition raisonnable sur le plan financier aux transporteurs aériens.

ACTIONS DE TYPE P A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action P3 : Poursuivre le programme d'insonorisation des logements PGS

Les rénovations acoustiques des logements des riverains d'aéroports, financées par la TNSA, représentent un levier important de l'amélioration de l'habitat. Ces rénovations devront continuer en fonction du budget récolté par la taxe TNSA, elle-même strictement fonction du trafic aérien.

ACTIONS DE TYPE O A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action O1 : Améliorer les procédures et les trajectoires

L'amélioration des procédures et des trajectoires est une action souhaitable dans la mesure où celle-ci n'occasionne pas d'augmentation significative des temps de trajets et donc des émissions de CO2 plus importantes, ni ne réduisent les marges de sécurité.

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

Les travaux concernant cette procédure d'approche doivent être poursuivis et prolongés dans le cas où elle induirait une diminution des nuisances sonores ainsi qu'une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans le cas où cette procédure serait bénéfique, il faudrait dès lors qu'elle soit généralisée à toutes les compagnies.

Action O3 : Maintenir les approches en descente continue (CDO)

La CSTA soutient très largement cette mesure. Les compagnies aériennes soutiennent les sous-actions visant à réduire les nuisances à l'arrivée par la mise en œuvre de procédure de descentes continues et sont volontaires pour augmenter leurs fréquences qui réduiront à la fois les niveaux sonores et les émissions, dans la limite du respect de la sécurité aérienne.

ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action R1 : Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit afin de prendre en compte les impacts de l'exploitation des vols de nuit de l'aéroport.

La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » La CSTA s'inquiète de l'usage fait des études d'approche équilibrée ces derniers mois en France. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il n'apparaît pas justifié à la CSTA d'envisager à ce stade le lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec les principes sous-tendant l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré l'insuffisance des actions de type S, P et O.

Les compagnies aériennes et la CSTA souhaitent être étroitement associées à l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

ACTIONS DE TYPE A A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action A1 : Réduire le bruit sol

La CSTA salue les actions de l'aéroport sur l'électrification des parkings avions pour limiter les temps d'utilisation de l'APU. Elle tient cependant à rappeler que pour se dispenser de l'utilisation d'un APU, il est indispensable que les postes soient également équipés en air conditionné, afin de pouvoir, si besoin, chauffer au refroidir la cabine.

ACTIONS DE TYPE C A ENGAGER POUR LA PERIODE 2021-2025

Action C7 : Retour d'expérience sur les manquements instruits

Il conviendra dans la bonne mise en place de cette procédure d'avertir de manière très rapide les compagnies lors d'éventuels manquements afin de leur permettre de corriger immédiatement leurs erreurs. Dans le cas où les compagnies répèteraient une même erreur de procédure sans avoir été prévenues, il serait de bon ton de ne pas sanctionner financièrement plusieurs fois ces compagnies.