

Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines

Association Loi 1901 n° w332017931 –13 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES

sauvonslebourg@gmail.com www.sauvonslebourg.org

FICHE D'OBSERVATIONS N°5/10 :

Le non-respect des prescriptions de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) sur l'approche en descente continue :

L'approche continue doit être respectée à 100 % :

- a) L'OACI est une institution créée en 1944, spécialisée et autonome des Nations unies. Elle est chargée d'établir le cadre réglementaire mondial de la sécurité de l'aviation civile internationale.

L'OACI dans un rapport de 2014, il y a 8 ans, résume :

« La PBN (navigation sur la performance) a permis de mettre en œuvre les procédures CDO et CCO (approche en descente continue), en assurant la souplesse de la conception des procédures d'arrivée et de départ. Grâce à la déconfliction de ces procédures, davantage d'opérations de descente et de montée constantes peuvent être effectuées, avec en conséquence une réduction de la consommation de carburant, des émissions de CO2 et de bruit, et de charge de travail du pilote/de l'ATCO. Comme le montrent les cas de réussite, les avantages de ces types d'opérations peuvent être importants. En tout état de cause, l'ampleur de la mise en œuvre mondiale des CCO/CDO est minimale aujourd'hui. Tous les États, en consultation avec leurs parties prenantes, devraient évaluer les opérations de leur espace aérien de région terminale afin de déterminer celles où il est possible de mettre en œuvre les CCO et CDO au moyen de la PBN pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les effets environnementaux de l'aviation ».

- b) Le 12 janvier 2022 le ministère de la transition écologique écrit :
- « L'approche en descente continue est une technique qui permet aux équipages de conduire le vol à l'arrivée d'un aéroport en évitant au maximum les phases de vol en palier et en réduisant ainsi la sollicitation des moteurs, ce qui permet de limiter les nuisances sonores et réaliser des économies de carburant ».

c) Le même ministère publie le tableau suivant :

Taux de réalisation des procédures CDO

	2019	2020	2021
Bâle-Mulhouse	65%	54%	64%
Beauvais-Tillé	51%	52%	63%
Bordeaux-Mérignac	53%	41%	40%
Lille-Lesquin		35%	43%
Lyon-Saint-Exupéry	52%	52%	40%
Marseille-Provence	56%	55%	58%
Nantes-Atlantique	44%	42%	50%
Nice-Côte d'Azur	29%	33%	26%
Paris-Charles de Gaulle	26%	27%	24%
Paris-Orly	37%	41%	43%
Strasbourg-Entzheim	48%	35%	39%
Toulouse-Blagnac	54%	51%	53%

d) Les bénéfiques sont d'ordre environnemental (réduction du bruit et de la pollution de l'air) et économique (par une diminution de la consommation de carburant).

e) L'aéroport de Bordeaux Mérignac est le mauvais élève. Les procédures ne sont pas respectées. Le taux de réalisation est en chute depuis 2019, contrairement à la majorité des onze autres aéroports.

Le PPBE est insuffisant. Aucun engagement ferme et sérieux n'est stipulé sauf un taux de 50% de réalisation.

f) Les aéroports de Toulouse, Bale, Beauvais et Marseille frôlent ou dépassent les 60%. Pour quelles raisons l'aéroport de Mérignac est en deçà ?

g) Enfin, tous les vols de jour et de nuit doivent être concernés par les procédures CDO.

Monique GUEDON

Présidente

Le 01/11/2023

La sauvegarde de la santé des habitants des communes riveraines de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le seul objectif poursuivi par EPBE.

Nos observations présentées dans nos 10 fiches sont toutes liées à cet objectif.

Elles représentent des sujets d'intérêt équivalent et indissociables, sous peine de mettre en danger la santé d'autrui.