



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale  
de l'Aviation civile

Secrétariat général

Service national  
d'ingénierie aéroportuaire

Département programmation  
environnement aménagement

# Aéroport de Bordeaux-Mérignac

-----

## Élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement

-----

### Résultats de la consultation du public et suite donnée

**Rapport**  
**du service national d'ingénierie aéroportuaire**  
**à l'attention de**  
**la direction de l'Aviation civile sud-ouest**

Re ressources, territoires et habitants  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

Novembre 2008

82, rue des Pyrénées - 75970 Paris Cedex 20  
antenne Atlantique - 12, avenue de Pythagore - BP 70285 - 33697 Mérignac Cedex





# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE.....</b>	<b>3</b>
<b>I. GÉNÉRALITÉS SUR LE PPBE.....</b>	<b>4</b>
<b>A. Objectif .....</b>	<b>4</b>
<b>B. Composition du dossier .....</b>	<b>4</b>
<b>II. GÉNÉRALITÉS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONSULTATION .....</b>	<b>5</b>
<b>A. Objet .....</b>	<b>5</b>
<b>B. Cadre juridique concernant les PPBE des aérodromes .....</b>	<b>5</b>
<b>C. Modalités .....</b>	<b>5</b>
<b>D. Information du public .....</b>	<b>5</b>
<b>III. RÉSULTATS DE LA CONSULTATION .....</b>	<b>6</b>
<b>IV. ANALYSE PRÉALABLE .....</b>	<b>7</b>
<b>A. L'aéroport aujourd'hui.....</b>	<b>7</b>
1. Gestion.....	7
2. Évolution du trafic aérien .....	8
<b>B. Articulation du PPBE avec les autres documents de planification et de protection 9</b>	
1. APPM approuvé le 26 novembre 1990.....	9
2. PEB approuvé le 22 décembre 2004.....	10
3. PGS approuvé le 23 décembre 2004.....	11
4. Carte de bruit approuvée le 30 juin 2007 .....	12

<b>V. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>13</b>
<b>A. Observations sur la forme de la consultation.....</b>	<b>13</b>
<b>B. Observations sur le fond relevant du projet de PPBE.....</b>	<b>14</b>
1. Information, communication, concertation .....	14
2. Infrastructures actuelles, répartition du trafic .....	15
3. Procédures d'exploitation actuelles .....	16
4. Développement du trafic, aérogare low cost.....	18
5. Cartographie et modélisation du bruit.....	20
6. Maîtrise de l'urbanisation .....	21
7. Aide à l'insonorisation .....	22
<b>C. Observations devant être traitées indépendamment du projet de PPBE .....</b>	<b>23</b>
1. Développement des infrastructures .....	23
2. Délocalisation de l'aéroport .....	23
3. Sécurité.....	24
4. Nuisances autres que nuisances sonores aériennes .....	24
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>26</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>27</b>
<b>ANNEXE 1 : PUBLICITÉ.....</b>	<b>28</b>
<b>ANNEXE 2 : PROJET D'ARRÊTÉ D'EXPLOITATION .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE 3 : SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>31</b>

## Préambule

Les nuisances sonores constituent l'une des principales nuisances pour les citoyens qui vivent en milieu urbain ou au voisinage des grandes infrastructures de transport. Pourtant, cette pollution n'était jusqu'alors pas suffisamment prise en compte ou traitée.

Ce constat a conduit la Commission européenne à doter les États membres d'un cadre harmonisé : la directive du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui prévoit l'élaboration de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Cette directive a été transposée dans le droit français et l'aéroport de Bordeaux-Mérignac figure parmi les grandes infrastructures de transport concernées.

En application de cette nouvelle réglementation, la carte de bruit de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a été approuvée par le préfet de la Gironde le 30 juin 2007 et intégrée dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit qui doit également comprendre le PPBE qui lui est relatif.

Le projet de PPBE a été établi et mis à la disposition du public par le préfet de la Gironde conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, du 20 juin au 20 août 2008 et du 28 août au 11 septembre 2008 dans les mairies des communes impactées par la carte de bruit de l'aéroport : Mérignac, Blanquefort, Bruges, Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Illac.

La direction de l'Aviation civile sud-ouest, maître d'ouvrage du plan de prévention du bruit dans l'environnement, a confié au service national d'ingénierie aéroportuaire la synthèse des observations.

L'objet de la présente note, prévue par l'article R 752-11 du code de l'environnement, est de présenter en synthèse les résultats de la consultation et d'apporter des premiers éléments de réponse aux observations formulées.

# **I. Généralités sur le PPBE**

## **A. Objectif**

L'objectif du PPBE est de prévenir les effets du bruit et de réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit produits par le trafic aérien.

Le PPBE comporte une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, fixé par l'arrêté du 4 avril 2006 à l'indice  $L_{den}$  55 dB<sup>1</sup> pour les aérodromes, et identifie les sources de bruit dont les niveaux devraient être réduits.

Il recense les mesures et actions déjà prises par les autorités compétentes ou en cours et définit celles dorénavant prévues pour les prochaines années pour traiter les situations identifiées notamment grâce à la carte de bruit.

## **B. Composition du dossier**

Le projet de PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac comprend :

- Un résumé non technique,
- La description de l'aéroport,
- La politique de réduction des nuisances sonores et les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et le gestionnaire,
- Les mesures retenues ainsi que leurs objectifs.

Sont joints en annexe du rapport de présentation :

- une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit  $L_{den}$  supérieur à 55 dB ;
- les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en oeuvre les mesures prévues.

Le projet de PPBE a été élaboré en 2007 au cours de 4 réunions de travail préparatoires associant les membres volontaires de la commission consultative de l'environnement et a été présenté à cette commission le 26 juin 2008 concomitamment à sa mise à disposition du public.

---

<sup>1</sup> Les abréviations sont explicitées dans le glossaire.

## **II. Généralités sur le déroulement de la consultation**

### **A. Objet**

La consultation du public porte sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

### **B. Cadre juridique concernant les PPBE des aérodromes**

Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme.

La version en vigueur de ce décret, à la date de rédaction de la présente note, ne contient plus que ses articles 9 et 10 initiaux. Ses autres articles ont été codifiés aux articles suivants :

- R 147-5-1 du code de l'urbanisme,
- R 572-1 à 11 du code de l'environnement.

### **C. Modalités**

Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pendant 2 mois, du 20 juin au 20 août 2008. Cette période a été prolongée du 28 août au 11 septembre 2008.

Un exemplaire du projet de PPBE a été déposé par les services préfectoraux en mairies des communes de Mérignac, Blanquefort, Bruges, Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Ilac pour être mis à la disposition du public pendant ces périodes, aux heures d'ouverture des bureaux, afin que celui-ci puisse en prendre connaissance et consigner ses observations sur un registre ouvert à cet effet dans chacune de ces mairies.

Les registres ont été ouverts, cotés, paraphés et déclaré clos par les mairies qui y ont également annexé les observations reçues.

Le public a enfin pu faire part de ses observations par voie électronique, via le site internet de la direction de l'aviation civile sud-ouest sur lequel le projet de PPBE a été mis en ligne et était également consultable.

### **D. Information du public**

L'avis de mise à disposition du public du projet de PPBE a été publié par les soins des services préfectoraux, conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, le 5 juin 2008 dans le journal quotidien « SUD OUEST » diffusé dans le département. Un deuxième avis a été publié le 26 août 2008 dans ce même journal afin d'informer le public de la prolongation de la période de mise à disposition.

Ces deux avis sont joints en annexe 1 de la présente note.

### III. Résultats de la consultation

La consultation du public menée du 20 juin au 20 août et du 28 août au 11 septembre a conduit à une forte mobilisation qui ne s'est pas limitée au périmètre des 6 communes dont les mairies ont été retenues comme lieu de mise à disposition du projet de PPBE.

791 contributions ont été reçues de la part du public, des associations et des collectivités locales. Elles sont répertoriées ci-dessous et rattachées à la commune de résidence du rédacteur sans tenir compte du registre dans lequel elles ont été consignées. Seule la contribution des Verts Gironde n'a pas pu être rattachée à une commune.

Commune	particuliers <sup>2</sup>	association	mairie
Mérignac	22	comité de quartier d'Arlac : 1 association Mérignac circulation ouest : 1	
Blanquefort	1		
Bruges	5		
Eysines	232	association terre de demain : 1 syndicat de défense du quartier de l'avenue de l'hippodrome : 1	2
Haillan	339	association haillanaise de défense contre les nuisances sonores de l'aéroport : 4	1
St Jean d'Illac	10	association Bien vivre au Las : 1	
Pessac	158	comité Verthamon Haut-Brion : 1	1
St Médard en Jalles	6		
Martignas sur Jalle	1	association Grand contournement ouest : 1	
Pian Médoc	1		

Les 791 observations sont synthétisées, de manière aussi exhaustive que possible, en annexe 3. Elles sont classées par thèmes et par commune de résidence du rédacteur, exceptée pour la contribution des Verts Gironde qui est traitée séparément.

---

<sup>2</sup> Parmi les contributions des particuliers, 471 ont été émises selon un format prédéfini proposé par l'association haillanaise de défense contre les nuisances sonores de l'aéroport, et signées par des particuliers : 308 sur Le Haillan, 150 sur Eysines, 5 sur St Jean d'Illac, 5 sur St Médard en Jalles et 3 sur Mérignac.

Les 158 contributions des Pessacais ont été émises sous la forme d'une pétition.



## **IV. Analyse préalable**

La diversité des observations et leur caractère parfois hors sujet nécessitent de recadrer l'objectif du PPBE et de préciser la façon dont il s'articule avec les documents de planification et de protection de l'aéroport. Cette analyse préalable a également pour but de répondre à certaines interrogations d'ordre plus général relatives à la gestion de l'aéroport.

### **A. L'aéroport aujourd'hui**

#### **1. Gestion**

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac, propriété de l'État, est géré et exploité depuis le 2 mai 2007, dans le cadre d'une concession de l'État pour 30 ans, par la Société Aéroport de Bordeaux Mérignac (SADBM), société anonyme à Conseil de Surveillance et à Directoire.

Créée le 20 avril 2007, cette société aéroportuaire est détenue par :

- l'Etat (60% du capital),
- la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux (25%),
- et les Collectivités territoriales (15%) selon la répartition suivante :
  - o le Conseil Régional d'Aquitaine (3,75%),
  - o la Communauté Urbaine de Bordeaux (3,75%),
  - o le Conseil Général de la Gironde (3%),
  - o la ville de Bordeaux (3%),
  - o et la ville de Mérignac (1,5%).

Elle est chargée par l'Etat de :

- Construire, développer et maintenir les installations et les équipements,
- Développer le trafic aérien (passager et fret),
- Exploiter les installations aéroportuaires,
- Coordonner les actions des divers intervenants.

Les orientations stratégiques majeures et d'investissements, les budgets et programmes d'emprunts, sont élaborés par le Conseil de Surveillance.

Au côté de la Société Aéroportuaire, l'Etat conserve la charge de la sécurité, de la sûreté, et de la navigation aérienne.

Les collectivités continuent également à être associées à la concertation avec les différents intervenants dans le cadre de la commission consultative de l'environnement (CCE). Cela s'est traduit par l'établissement de la Charte de l'Environnement 2002-2006 et de la Charte du Développement Durable 2007-2009 qui ont permis aux collectivités locales de définir, avec l'ensemble des intervenants de la plateforme, des actions concrètes dont l'objectif a été de formaliser des engagements qui ont été rappelés dans le projet de PPBE.

## 2. Évolution du trafic aérien

Le trafic aérien de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac s'établit à près de 70 000 mouvements annuels dont 50 000 mouvements commerciaux. La croissance du trafic s'est trouvée ralentie suite aux événements du 11 septembre 2001 et sera soumise à la concurrence du TGV qui mettra Paris à 2h de Bordeaux à l'échéance 2016.

Parmi les projets de développement à court terme de l'aéroport figure la construction d'une aérogare « low cost » (à services simplifiés) qui a été décidée le 25 mars 2008 par le conseil de surveillance de la SADB M et présentée à la CCE le 26 juin 2008. Cette aérogare sera dimensionnée pour recevoir jusqu'à 2 millions de passagers. Ce projet s'inscrit dans le contexte d'une croissance régulière du transport low cost à Bordeaux-Mérignac, afin de fidéliser les compagnies low cost et d'anticiper l'arrivée de la LGV.

Les tableaux ci-dessous présentent l'évolution du trafic au cours des dernières années, ainsi que sa répartition par pistes :

Nombre annuel de mouvements	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
<b>Total</b>	<b>71 652</b>	<b>73 382</b>	<b>69 793</b>	<b>65 710</b>	<b>65 631</b>	<b>70 611</b>	<b>67 692</b>	<b>68 687</b>
Dont commercial	49 930	53 074	50 485	45 756	45 754	49 240	50 406	51 361

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
ATT QFU 23	33,6 %	38,6 %	38,3 %	36,9 %	39,9 %	37,1 %	38,6 %	36,1 %
DEC QFU 23	35,1 %	40,5 %	40,5 %	39,7 %	41,7 %	38 %	40 %	37,6 %
ATT QFU 05	3,3 %	3,5 %	4,1 %	3,8 %	5,1 %	6,9 %	5,2 %	5,2 %
DEC QFU 05	3,1 %	3,8 %	4,3 %	4 %	5,6 %	7,8 %	5,6 %	5,6 %
ATT QFU 29	8,2 %	4,2 %	3,8 %	4,1 %	1 %	2,3 %	2,4 %	5,3 %
DEC QFU 29	8,9 %	4,1 %	3,8 %	3,9 %	1,2 %	2,3 %	2,5 %	5,1 %
ATT QFU 11	1,7 %	0,9 %	0,8 %	1,2 %	0,3 %	0,3 %	0,7 %	0,6 %
DEC QFU 11	1,7 %	0,9 %	1 %	1,3 %	0,4 %	0,4 %	0,8 %	0,7 %
Hélicoptères	4,4 %	3,5 %	3,4 %	5,1 %	4,8 %	4,9 %	4,2 %	3,8 %

Afin de faciliter la comparaison de ces données avec celles des tableaux des paragraphes B.2, B.3 et B.4 suivants, le tableau ci-dessous ne tient compte que du trafic avions et ne dissocie pas les mouvements (décollages et atterrissages) effectués sur un même QFU.

Répartition du trafic avions	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
QFU 23	71,9 %	82 %	81,6 %	80,7 %	85,7 %	79 %	82 %	76,6 %
QFU 05	6,7 %	7,6 %	8,7 %	8,2 %	11,2 %	15,5 %	11,3 %	11,2 %
QFU 29	17,9 %	8,6 %	7,9 %	8,4 %	2,3 %	4,8 %	5,1 %	10,8 %
QFU 11	3,6 %	1,9 %	1,9 %	2,6 %	0,7 %	0,7 %	1,6 %	1,4 %

## **B. Articulation du PPBE avec les autres documents de planification et de protection**

Pour les aéroports, la lutte contre le bruit est basée sur le concept « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit, qui préconise une méthode d'action s'articulant autour de quatre éléments essentiels : la réduction à la source du bruit des avions, les mesures d'aménagement et de gestion du territoire, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation spécifiques à chaque aéroport.

Il semble nécessaire de présenter, préalablement à l'analyse des résultats de la consultation et de la suite qui leur a été donnée, l'articulation du PPBE avec les documents de planification et de protection existants de l'aéroport.

En effet, dans le domaine du transport aérien, l'action en matière d'urbanisme et de protection des riverains est déjà menée à la fois à titre préventif (réglementation en matière d'urbanisation) et à titre curatif (rachat ou isolation de bâtiments, aide aux riverains). Le PPBE n'a pas vocation à se substituer avec ces documents ou à interférer avec ceux-ci, même si leur imbrication, liée à la problématique du bruit qui les unit, leur confie une certaine interdépendance.

L'article R 147-5-1 du code de l'urbanisme prévoit d'ailleurs que la carte de bruit et le PPBE, qui doivent être intégrés dans le rapport de présentation du PEB de l'aéroport, peuvent être mis à jour indépendamment de la révision du PEB.

### **1. APPM approuvé le 26 novembre 1990**

L'avant-projet de plan de masse (APPM) est le document de planification à long terme de l'aéroport, il fixe les caractéristiques géométriques de l'aérodrome dans son extension maximale, en précisant l'implantation des bandes d'envol, les dispositions essentielles concernant les pistes, les voies de circulation et les zones d'installations telles qu'elles sont envisagées à long terme.

Il n'a pas de valeur juridique opposable aux tiers mais sert de guide pour les collectivités locales et les services concernés par le développement de l'aéroport. Il doit notamment être pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme, en particulier le plan d'exposition au bruit.

L'approbation ministérielle de l'APPM n'implique pas d'échéance pour la réalisation des travaux mais son objectif est de définir les extensions d'emprise strictement nécessaires pour réserver l'avenir de l'aérodrome en vue de satisfaire aux futurs besoins de transport aérien résultant de l'expansion de l'agglomération bordelaise et de la Région Aquitaine.

Ainsi, l'APPM de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac prévoit pour le long terme la réalisation d'un doublet de pistes parallèles 05/23. La piste secondaire actuelle 11/29 sera conservée en exploitation jusqu'à la mise en service de la future piste parallèle 05/23.

Lors de la session des débats parlementaires à l'assemblée nationale du 29 janvier 2002, M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement répondait à M. le député maire de Mérignac que le système de pistes actuel n'entravait pas de manière rédhibitoire la croissance du trafic et que les transformations des infrastructures prévues à l'APPM pourraient donc intervenir dès qu'elles s'avèreraient nécessaires pour répondre aux besoins générés par l'activité économique.

La prise en compte du doublet de pistes parallèles dans les documents de planification et de protection à long terme de l'aéroport n'a, par conséquent, pas à être remise en cause, même si aucune échéance de réalisation ne peut valablement être précisée.

## 2. PEB approuvé le 22 décembre 2004

Le plan d'exposition au bruit (PEB) comprend un document graphique représentant des courbes de même niveau de bruit qui délimitent les périmètres à l'intérieur desquels s'appliquent des restrictions à l'urbanisme.

Ce document d'urbanisme a pour objet de permettre un développement maîtrisé des communes et de l'aéroport sans exposer au bruit de nouvelles populations. Il fixe pour les court, moyen et long termes les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores dues au bruit des aéronefs (avions et hélicoptères).

Les hypothèses prises en compte lors de l'élaboration du PEB en vigueur sont rappelées ci-dessous :

Nombre annuel de mouvements	Court terme	Moyen terme	Long terme
Commerciale	50 579	87 700	102 500
Fret et aéro postale	2 467	3 000	5 000
Militaire	3 028	1 000	1 000
Constructeurs	2 150	2 150	1 900
Générale et affaires	11 569	11 000	11 000
<b>Total avions</b>	<b>69 793</b>	<b>104 850</b>	<b>121 400</b>

Répartition du trafic avions	Court et moyen termes	Long terme
QFU 23	78 %	85 %
QFU 05	8 %	15 %
QFU 29	11 %	/
QFU 11	3 %	/

Les simulations court et moyen termes prennent en compte les infrastructures actuelles.

La simulation long terme correspond à une échéance (non précisée) de fonctionnement de l'aéroport postérieure à la « rotation » de la piste secondaire.

Le PEB, conformément aux dispositions de l'APPM, permet ainsi de préserver la possibilité de réaliser le doublet de pistes parallèles, en appliquant des restrictions à l'urbanisation dans les zones qui se trouveraient concernées.

### 3. PGS approuvé le 23 décembre 2004

Le plan de gêne sonore (PGS) définit les zones d'éligibilité à une aide à l'insonorisation des locaux affectés en tout ou partie au logement, autres que les hôtels, ainsi que des établissements d'enseignement et des locaux à caractère sanitaire et social inclus dans celles-ci. L'aide est financée par la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires payées par les compagnies aériennes pour chaque décollage d'aéronefs de plus de 2 tonnes, et est gérée par l'exploitant de l'aérodrome.

Le PGS est établi sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service l'année suivant la date d'approbation du plan.

Les hypothèses prises en compte lors de l'élaboration du PGS en vigueur correspondent au trafic prévu de l'année 2005, estimé identique au trafic de l'année 2002 afin d'intégrer la baisse de trafic liée aux événements du 11 septembre 2001 ; elles sont rappelées ci-dessous :

Nombre annuel de mouvements	
Commerciale	50 579
Fret et aéropostale	2 467
Militaire	3 028
Constructeurs	2 150
Générale et affaires	11 569
<b>Total avions</b>	<b>69 793</b>
Hélicoptères civils et militaires	5 500

Répartition du trafic avions	
QFU 23	78 %
QFU 05	8 %
QFU 29	11 %
QFU 11	3 %

La modélisation prend en compte les infrastructures actuelles.

Il est rappelé que pour être éligible à l'aide à l'insonorisation, le logement doit se situer dans le PGS et hors du PEB en vigueur au moment de sa construction.

Les opérations d'insonorisation n'ouvrent droit à cette aide financière que si elles concernent des locaux ou établissements existants ou autorisés, situés en tout ou partie dans le PGS à la date de sa publication. Sont toutefois exclus de ce dispositif d'aide les locaux qui, à la date de la délivrance de l'autorisation de construire, étaient compris dans le PEB en vigueur à cette date.

#### 4. Carte de bruit approuvée le 30 juin 2007

La carte de bruit constitue un état des lieux, destiné à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution.

Elle a été établie pour la situation de référence (année 2006) et pour le long terme. Dans un souci de cohérence avec le PEB, les infrastructures et les hypothèses de trafic prises en compte pour le long terme ont été celles de la simulation long terme du PEB, conformément aux instructions ministérielles.

Les hypothèses prises en compte pour l'élaboration des représentations graphiques de la carte de bruit sont rappelées ci-dessous :

Nombre annuel de mouvements	2006	Long terme
Commerciale	49 728	102 500
Fret et aéropostale	2 010	5 000
Militaire	717	1 000
Constructeurs	666	1 310
Générale et affaires	10 049	11 000
<b>Total avions</b>	<b>63 170</b>	<b>120 810</b>
Hélicoptères	2 882	1 500

Répartition du trafic avions	2006	Long terme
QFU 23	78 %	85 %
QFU 05	13 %	15 %
QFU 29	7 %	/
QFU 11	2 %	/

## V. Analyse des observations

Les observations émises et synthétisées en annexe 3 sont analysées par thème et de manière globale, leur diversité ne permettant pas de citer chacun des rédacteurs.

Distinction est effectuée entre :

- A. les observations sur la forme de la consultation du public,
- B. les observations sur le fond qui relèvent du projet de PPBE :
  1. information, communication, concertation,
  2. infrastructures actuelles, répartition du trafic,
  3. procédures d'exploitation actuelles,
  4. développement du trafic, aéroport low cost,
  5. cartographie et modélisation du bruit,
  6. maîtrise de l'urbanisation,
  7. aide à l'insonorisation,
- C. les observations sur le fond qui ne relèvent pas directement du projet de PPBE et qui devront être traitées indépendamment de ce document :
  1. développement des infrastructures,
  2. délocalisation de l'aéroport,
  3. sécurité,
  4. nuisances autres que nuisances sonores aériennes.

Les éléments de réponse apportées aux observations par les organismes et autorités concernés figurent en italique.

### A. Observations sur la forme de la consultation

Le périmètre de la consultation a été contesté par la commune de Pessac qui regrette d'avoir été tenue à l'écart.

*La carte de bruit de l'aéroport a été réalisée à partir du trafic réel de l'année 2006 et pour le long terme. Selon cette cartographie qui se limite à la valeur de l'indice  $L_{den}$  55 dB, à comparer à l'indice  $L_{den}$  50 dB délimitant la zone D du PEB, la commune de Pessac n'est pas impactée par le bruit et n'a ainsi pas fait partie des communes désignées comme lieux de mise à disposition du projet.*

*Cependant, les travaux engagés en 2008 sur les accès à la piste principale ont généré une utilisation accrue de la piste secondaire et ont ainsi modifié de manière sensible l'exposition aux nuisances.*

*Le périmètre de la consultation aurait effectivement pu être étendu à la commune de Pessac, voire aux communes concernées par le PEB puisque le PPBE sera intégré à son rapport de présentation, même si elles ne sont pas impactées par la carte de bruit. Un tel périmètre pourrait être retenu à l'avenir et les observations émises par les communes de Pessac, Martignas sur Jalle, St Médard en Jalles et Le Pian-Médoc sont également prises en compte dans cette note.*

La période de la consultation, estivale puis pendant la rentrée scolaire, a également fait l'objet de critiques, de même que sa concomitance avec les travaux de la piste principale qui aurait entraîné une démobilité des riverains soumis aux nuisances de cette piste.

*La réglementation spécifique à l'élaboration des PPBE n'assimile pas la consultation du public à une enquête publique, qui ne dure généralement qu'un mois. Le PPBE devait être approuvé au plus tard le 18 juillet 2008, ce qui explique la période de consultation qui a été retenue. Cette période estivale ayant cependant été reconnue comme peu propice, la préfecture de la Gironde a prolongé cette mise à disposition de 15 jours à la demande de certains élus.*

*La concomitance avec les travaux de réfection des voies d'accès et de la piste principale ne doit être perçue que comme une coïncidence.*

La publicité de l'avis de mise à disposition du public est apparue insuffisante et un affichage complémentaire en mairie aurait été souhaité.

*La consultation du public, ne constituant pas une enquête publique, n'a pas fait l'objet d'un arrêté préfectoral. Les modalités retenues pour la publicité ont été celles imposées par l'article R 572-9 du code de l'environnement. Tout autre mode d'information et de publicité complémentaire peut valablement être envisagé par les communes même s'il n'est pas imposé par la réglementation.*

## **B. Observations sur le fond relevant du projet de PPBE**

La démarche du PPBE et les mesures proposées ont globalement reçu un accueil favorable de la part du public. Si ces mesures sont jugées positives et indispensables, elles apparaissent néanmoins insuffisantes voire dérisoires pour certains des contributeurs.

L'examen des observations émises et de l'adéquation de la réponse apportée par ces mesures est effectué ci-dessous.

### **1. Information, communication, concertation**

Les observations font état d'un manque, voire d'une absence d'information, de communication et de concertation. Les riverains soulignent en particulier le manque d'informations préalablement à l'installation et aux travaux effectués sur la piste principale qui occasionnent temporairement le report du trafic sur la piste secondaire. Ils demandent la mise en place de chantiers HQE (haute qualité environnementale) avec un phasage de nuit plutôt qu'en été afin de limiter les nuisances.

L'obtention des informations apparaît difficile auprès des communes et les associations souhaitent en être également destinataires. Enfin, une association demande la création d'une commission locale de l'environnement.



*Le projet de PPBE a été élaboré au cours de réunions de travail associant les membres volontaires de la CCE et lui a été présenté le 26 juin 2008. Cet organisme de concertation entre tous les acteurs, spécifique au domaine des aéroports, permet, par sa représentation équilibrée, un débat de fond sur la problématique environnementale.*

*Dans la continuité des mesures de la charte de l'environnement 2002-2006 et la charte du développement durable 2007-2009 relatives à l'amélioration de la communication, le projet de PPBE comporte les mesures suivantes qui permettent d'améliorer la concertation avec les communes et l'information des riverains :*

- *mesure n°2 : informer sur les procédures en vigueur.*
- *mesure n°3 : alerter lors de l'utilisation de procédures dégradées, en particulier lors de l'utilisation accrue et prévisible de la piste 11/29.*
- *mesure n°4 : donner les informations délivrées par le système monitoring bruit et de suivi des trajectoires.*

*Concernant les travaux réalisés en 2008, la SADBM précise que l'information du public a été réalisée par différents médias*

- *préalablement, à l'occasion de la réunion de la CCE du 26 juin 2008,*
- *par courrier et fax adressé aux mairies et associations membres de la CCE,*
- *sur le site internet de l'ADBM rubrique Actualités,*
- *sur le répondeur environnement de l'ADBM,*
- *enfin par voie de presse dans un article du Sud Ouest.*

*Un chantier de cette nature (domaine des infrastructures) ne peut pas être réalisé en démarche HQE®, label qui ne s'applique que pour les ouvrages de bâtiment. La réduction des nuisances et de l'impact sur l'environnement doit néanmoins être recherchée lors de la mise en place de chantiers, même si des considérations techniques limitent la possibilité de réaliser ces travaux lors de conditions météorologiques défavorables.*

*La généralisation des commissions locales environnement (CLE) sur les dix principales plateformes aéroportuaires a été recommandée par l'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA). Les CLE sont mises en place par la direction des services de la navigation aérienne et leur objet est d'analyser les événements environnementaux, rôle actuellement assuré par la CCE.*

## **2. Infrastructures actuelles, répartition du trafic**

Les observations font état, selon la commune de résidence du rédacteur, du fort ressenti des nuisances associées à l'utilisation de l'une ou l'autre des 2 pistes existantes.

Les riverains de la piste 11/29 tolèrent les nuisances liées à l'utilisation de cette piste pendant les travaux de maintenance hebdomadaires mais acceptent très difficilement ces nuisances pendant des périodes prolongées liées à des travaux de rénovation plus importants de la piste principale. Ils sont opposés à une utilisation accrue de cette piste secondaire tandis que les riverains soumis aux nuisances de la piste principale demandent une utilisation pérenne, rationnelle et optimale de cette piste secondaire.

Contrairement à ce que demandent certains des riverains soumis aux nuisances de la piste principale, les Verts Gironde reconnaissent qu'il paraît inimaginable de transférer partiellement ou totalement le trafic sur la piste 11/29 compte tenu des zones très urbanisées survolées sur Pessac et Talence en phase d'atterrissage.

*Les décollages et atterrissages sur un aérodrome s'effectuent en général face au vent afin de réduire la vitesse nécessaire sur la piste et ainsi les distances de roulage. Les pistes sont donc orientées préférentiellement dans la direction des vents dominants. Toutefois, il est possible pour un avion de décoller ou d'atterrir avec une légère composante de vent arrière.*

*Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, les procédures moindre bruit publiées dans la documentation aéronautique (AIP) consistent à rendre le QFU 23 préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 noeuds (9 km/h) et obligatoire de nuit sauf si l'état de la piste rend cette utilisation impossible.*

*S'agissant de l'influence du vent sur l'orientation d'une piste, l'élément important est le vent traversier, terme sous lequel est désignée la composante du vent perpendiculaire à l'axe de la piste. Les manœuvres d'atterrissage et de décollage deviennent en effet difficiles, voire dangereuses (principalement pour certains avions à faible masse et à train d'atterrissage de largeur étroite), lorsque le vent traversier dépasse une valeur limite.*

*Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, la piste 05/23 est la piste principale, privilégiée du fait de ses caractéristiques techniques, de son équipement, et en raison de son orientation par rapport aux vents dominants. La piste 11/29 est utilisée occasionnellement en raison de ses caractéristiques techniques et de son équipement moins performants, et de conditions météorologiques spécifiques. Son utilisation résulte de l'indisponibilité de la piste 05/23 pour raisons diverses (maintenance, travaux sur ou à proximité). Cette piste secondaire étant la plus pénalisante par rapport à la densité de population survolée, son utilisation minimale est recherchée dès que la situation le permet. L'information aéronautique précise que lorsque les deux pistes sécantes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée prioritairement jusqu'à une composante de vent traversier de 25 noeuds (46 km/h).*

### **3. Procédures d'exploitation actuelles**

De nombreuses observations soulignent un non-respect des trajectoires et des procédures de circulation aérienne.

Les riverains demandent :

- le respect des mesures de la charte de l'environnement,
- l'interdiction des approches à vue,
- le strict respect des procédures, en particulier moindre bruit, par le biais de sanctions financières encourues par les contrevenants,
- le respect des pistes en service et des trajectoires, même si cela entraîne une augmentation de la consommation en carburant des compagnies aériennes.

Concernant la répartition du trafic par pistes, le public demande :

- que les QFU 23 et 29 soient utilisées en priorité,
- que les décollages QFU 05 et 11 redeviennent exceptionnels et imposés par de réelles contraintes éoliennes,
- que les atterrissages sur la piste secondaire soient effectués QFU 11.

Concernant les procédures et le tracé des trajectoires, le public demande :

- que le survol des zones urbanisées soit évité au décollage, en particulier celles de St Médard en Jalles, de St Jean d'Illac et du Las, en privilégiant le survol de la forêt,
- que des procédures de descente lisse, continue, de relèvement de trajectoires soient mises en place,
- que les atterrissages QFU 23 soient effectués à une hauteur supérieure à 300 m du sol, en particulier au niveau de la résidence Edmond Rostand, et que les changements de bruit moteur soient évités,
- qu'une approche à vue QFU 23 privilégiant l'axe de la rocade soit expérimentée.

*Un des piliers de la démarche équilibrée qui permet d'agir sur le bruit produit par le trafic aérien consiste en la définition de procédures d'exploitation à moindre bruit.*

*Des pistes d'amélioration sont en cours d'expérimentation en ce qui concerne ces procédures moindre bruit. Notamment des tests ont lieu sur les procédures de descente lisse et de descente continue. Ces actions sont progressivement mises en place sur les aéroports parisiens et ces procédures seront applicables en dehors des périodes de pointe et apporteront une baisse sensible de la gêne sonore principalement dans les zones les plus éloignées de ces plateformes.*

*Il convient de préciser que les projets de modification de trajectoires, même si le « gain » en terme de populations touchées par les nuisances est effectif, entraînent de plus en plus de réactions de la population potentiellement touchée par les nouvelles trajectoires, souvent même plus fortes que les réactions régulières des populations concernées par les procédures en vigueur (exemple, pour l'approche piste 11, du remplacement récent de la manœuvre à vue imposée par la procédure VOR-DME).*

*Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, les procédures moindre bruit publiées dans la documentation aéronautique consistent à éviter le survol de l'agglomération bordelaise, à rendre obligatoires les approches aux instruments QFU 23 et 29, sauf en cas d'indisponibilité des aides radioélectriques, ainsi qu'à suivre rigoureusement les trajectoires de départs standardisés aux instruments jusqu'à l'altitude de 3000 pieds pour chacune des pistes, sauf contrainte de sécurité.*

*Conformément aux engagements de la charte du développement durable 2007-2009, un projet d'arrêté portant application des procédures de moindre bruit et permettant de sanctionner leur non-respect a été élaboré. Il a reçu un avis favorable de la CCE en date du 26 juin 2008 et de l'ACNUSA en date du 16 octobre 2008. Sa date d'entrée en vigueur est prévue au premier jour de la saison aéronautique d'été 2009. Ce projet d'arrêté est joint en annexe 2.*

*Outre les mesures intégrées dans la charte de l'environnement 2002-2006 et la charte du développement durable 2007-2009, le projet de PPBE comporte les mesures suivantes :*

- mesure n°2 : informer sur les procédures en vigueur. Cette mesure répond aux demandes d'information exprimées et relatives aux procédures moindre bruit et plus généralement aux règles précises actuelles de décollage et d'atterrissage.*
- mesure n°4 : donner les informations délivrées par le système de monitoring bruit et de suivi des trajectoires. Cette mesure permet de débattre objectivement avec les communes et les riverains du respect ou non des trajectoires.*
- mesure n°9 : veiller au respect des trajectoires. Cette mesure permet de sanctionner les non-respects des procédures « moindre bruit ».*
- mesure n°10 : améliorer les procédures et les trajectoires. Cette mesure a pour objectif de limiter le nombre de personnes survolées par les différentes trajectoires d'atterrissage et de décollage. Sa mise en application devra intégrer les demandes particulières du public relatives aux décollages qui doivent éviter le survol des zones urbanisées.*
- mesure n°14 : former et informer les acteurs du transport aérien. L'objectif de cette mesure est de s'assurer, pour les contrôleurs, que les formations initiales et continues contiennent des modules de sensibilisation aux contraintes environnementales, pour les pilotes, qu'ils adhèrent au guide des bonnes pratiques environnementales élaboré dans le cadre de la charte du développement durable 2007-2009 et enfin pour les personnels de l'aéroport, qu'ils bénéficient d'une information sur l'environnement.*

#### **4. Développement du trafic, aéroport low cost**

Les observations mettent en cause les hypothèses de trafic prises en compte pour le long terme, hypothèses qualifiées d'irréalistes et comportant une augmentation substantielle du trafic commercial, militaire, du trafic de nuit, du trafic d'avions bruyants, qui remettent en cause les actions menées et les progrès obtenus par le passé, en particulier la délocalisation d'activités particulières.

Des mesures incitatives, contraignantes et des sanctions financières sont réclamées pour limiter le trafic de nuit, pour interdire les avions bruyants.

Les observations expriment le souhait d'une révision à la baisse des perspectives de trafic afin de prendre en compte l'arrivée du TGV, en privilégiant le développement de ce mode de transport propre et en réservant le transport aérien aux longues distances. La maîtrise du développement économique de l'aéroport et de la croissance du trafic aérien est demandée afin de rendre ce développement compatible avec l'urbanisation existante et avec les contraintes environnementales et sanitaires.

Une forte opposition est relevée à l'encontre du projet de nouvelle aéroport low cost qui est jugé en inadéquation avec la conjoncture actuelle et qui, présenté sous le seul angle économique, n'a fait l'objet d'aucune concertation sur le plan environnemental. Cette nouvelle activité est assimilée à la venue d'avions bruyants et à l'augmentation du trafic de nuit.

La mise en place d'un couvre-feu est également évoquée.

*Concernant le bruit à la source, de nombreux programmes de recherche relatifs à la réduction du bruit à la source ont été réalisés au cours des dernières années, ces progrès technologiques ont apporté une réduction sensible du bruit produit par l'avion et une amélioration régulière de ses performances acoustiques.*

*Ces gains sensibles se sont traduits au niveau de la réglementation internationale par l'adoption par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'une nouvelle classification acoustique des aéronefs avec l'introduction de nouveaux chapitres dans l'annexe 16 « Protection de l'environnement » de la convention de Chicago de 1944 relative à l'aviation civile internationale.*

*En particulier, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006, les aéronefs dits « du chapitre 4 », présentent notamment au moins 10 EPNdB de gain par rapport aux valeurs limites admissibles du chapitre 3.*

*Un classement plus fin de ces aéronefs de chapitre 3 a permis également de les différencier plus précisément en fonction de leurs nuisances sonores. On parle ainsi d'avions les plus bruyants du chapitre 3 et d'avions bruyants du chapitre 3.*

*La réduction à la source des émissions sonores reste une des préoccupations majeures des industriels (constructeurs et motoristes) et des engagements en la matière ont été pris dans le cadre du Grenelle de l'Environnement.*

*Plusieurs incitations réglementaires basées en particulier sur cette classification ont permis de motiver les opérateurs aériens à moderniser leur flotte. La mise en place de taxes ou redevances spécifiques, pondérées en fonction des performances acoustiques des avions, a accéléré le processus de renouvellement des flottes.*

*C'est le cas de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) acquittée par toutes les compagnies aériennes en fonction de différents critères techniques des avions (classe acoustique, masse) et de l'heure de décollage (jour, soirée et nuit). Par exemple, un décollage réalisé en soirée ou de nuit par un avion ancien sera plus fortement taxé qu'un décollage effectué de jour par un avion moderne. Cette démarche concerne les compagnies low cost qui ont d'ailleurs tendance à privilégier l'exploitation d'aéronefs récents (moyenne d'âge 3 à 5 ans) aux émissions sonores et gazeuses réduites puisque bénéficiant des dernières technologies en la matière, afin de limiter les coûts de maintenance et le montant de la TNSA supportée.*

*La construction de l'aérogare low cost fera l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement en application de l'article R 211-3 du code de l'aviation civile et du 21° de l'article R 122-8 du code de l'environnement.*

*Dans un souci de cohérence avec le PEB, les hypothèses de trafic (nombre de mouvements et répartition par périodes de la journée) prises en compte pour le long terme de la carte de bruit ont été celles de la simulation long terme du PEB. Si elles semblent très optimistes compte tenu de la conjoncture et de l'évolution actuelle du trafic rappelée au chapitre IV.A.2, elles ne constituent pas un objectif pour le développement du trafic arien de l'aéroport mais permettent avant tout de maîtriser l'urbanisation autour de celui-ci. Une révision à la baisse de ces perspectives doit être envisagée avec attention dans la mesure où elle entraînerait une diminution de l'emprise du PEB et de ce fait une augmentation des populations exposées au bruit.*

*La mise en place de restrictions d'exploitation est cadrée par la directive européenne n°2002-30 et sa transposition dans les textes réglementaires français, en particulier le décret n°2004-1051 du 28 septembre 2004 relatif à l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit sur certains aérodromes et modifiant le code de l'aviation civile.*

*L'éventail des mesures possibles est large allant de restrictions d'exploitation limitées en fonction des caractéristiques acoustiques des aéronefs jusqu'à l'interdiction totale pendant certaines périodes de la journée. Le non-respect de ces mesures peut faire l'objet de sanctions financières données par l'ACNUSA après instruction de la commission nationale de prévention des nuisances.*

*Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, seuls l'application et le respect des procédures moindre bruit feront dans l'immédiat l'objet de l'arrêté explicité au chapitre précédent. La mise en place de restrictions d'exploitation pourra être envisagée si nécessaire ultérieurement, une fois connu l'impact apporté par ce premier arrêté. La mise en place de restrictions n'aurait toutefois que peu d'efficacité en terme de diminution de la nuisance, compte tenu du trafic de nuit faible sur l'aéroport et de la typologie des aéronefs qui respecte, exception faite des militaires et des vols humanitaires, les exigences des moins bruyants du chapitre 3.*

## **5. Cartographie et modélisation du bruit**

Les résultats de la cartographie sont contestés, en particulier l'utilisation de l'indice de bruit  $L_{den}$  qui ne prend pas en compte la réalité des nuisances de la piste secondaire. La commune de Pessac demande qu'une cartographie représentative des nuisances associées à la piste 11/29 pendant une journée type de report du trafic sur cette piste soit établie.

L'impact de la cartographie sur la valeur du patrimoine immobilier est également reproché.

Certains riverains et associations demandent qu'une nouvelle cartographie soit établie à partir de stations de mesure en façade des habitations, en particulier sur la résidence Edmond Rostand, voire avec l'indice de bruit  $L_{Amax}$ .

*L'autorité compétente pour l'établissement de la cartographie est le préfet du département. La modélisation est réalisée par les services compétents de la direction générale de l'aviation civile.*

*La réglementation prescrit, pour toutes les activités bruyantes (transports routier, ferroviaire, aérien, installations classées pour la protection de l'environnement), l'utilisation de l'indice de bruit  $L_{den}$  (Level day evening night) pour l'établissement du PEB et du PGS, accompagné de l'indice de bruit  $L_n$  (Level night) pour l'élaboration des représentations graphiques de la carte de bruit.*

*Les calculs sont réalisés par modélisation des sources de bruit et des profils de vol, à partir des paramètres propres à chaque type d'aéronefs et selon sa trajectoire. Une atténuation est appliquée selon des courbes standard d'atténuation de l'atmosphère et une dispersion est intégrée pour prendre en considération le fait qu'un avion ne peut évoluer sur une trajectoire nominale de type filaire à l'image du trafic ferroviaire ou routier.*

*La valeur de l'indice de bruit  $L_{den}$  représente le niveau d'exposition totale au bruit des aéronefs, en chaque point de l'environnement, déterminé sur l'ensemble de l'année. Elle n'est donc pas représentative de l'exposition ponctuelle déterminée sur des périodes spécifiques d'utilisation particulière d'une piste. Le niveau d'exposition ramené à une journée particulière par exemple, peut par conséquent être plus élevé mais ne peut pas réglementairement être retenu pour prescrire des restrictions à l'urbanisation et par extension, pour définir un périmètre de logements éligibles à l'aide à l'insonorisation. Cependant, une cartographie, à valeur purement informative, représentative de l'exposition au bruit pendant une journée d'utilisation de la piste 11/29, sera effectivement réalisée et mise à la disposition des communes concernées.*

*L'outil de modélisation du bruit prend en compte la modélisation numérique du terrain naturel mais ne peut pas intégrer la hauteur des bâtiments pour en déduire l'exposition au bruit propre à chaque étage. Il n'en demeure pas moins vrai que plus la hauteur du logement par rapport au sol augmente, plus la distance émetteur-récepteur se réduit et plus l'exposition au bruit est importante.*

*L'utilisation de la station mobile de mesure de bruit de la SADBIM dont la localisation est programmée pendant le 1<sup>er</sup> semestre 2009 sur la résidence Edmond Rostand pourra apporter une réponse partielle (valeur d'exposition instantanée) au souhait exprimé, étant entendu que des mesures ponctuelles ne permettent pas d'établir une cartographie qui requière une modélisation.*

## **6. Maîtrise de l'urbanisation**

Les observations soulignent l'absence de prise en compte des avis défavorables émis par certaines communes lors de la révision du PEB, le non respect du PEB et la politique de densification de l'urbanisation de certaines communes exposées au bruit,

Certaines observations demandent l'interdiction progressive de toute construction à usage d'habitation dans le PEB, voire au-delà, en particulier sous les couloirs de décollage.

Les habitants des communes les plus touchées mettent en évidence l'absence de retombées économiques liées à l'aéroport pour ces communes et demandent que celles soumises aux restrictions d'urbanisme puissent prétendre à des avantages économiques ou fiscaux afin de dégrever les riverains concernés.

Les observations soulignent également la dépréciation des biens immobiliers situés dans les zones de bruit et les problèmes occasionnés lors de la revente,

*L'approbation du PEB a résulté d'une instruction réglementaire comportant la consultation des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, de l'ACNUSA et du public.*

*Si les hypothèses de développement des infrastructures et du trafic à long terme prises en compte pour élaborer la carte de bruit sont contestées, la révision du PEB n'est pas demandée explicitement par le public. Au contraire, les observations font état de la nécessité de son respect, voire d'un durcissement des règles d'urbanisation. Ces règles sont fixées par l'Etat par l'article L 147-5 du code de l'urbanisme mais les communes peuvent tout à fait aller au-delà de ces règles en privilégiant la création de zones*

*économiques dans les zones de bruit, y compris dans la zone de bruit D, qui n'induit pas de restrictions à l'urbanisation pour les constructions à usage d'habitation.*

*Les mesures n°6, 7 et 8 intégrées dans le projet de PPBE répondent à ce principe, en tendant à concevoir une urbanisation en adéquation avec l'environnement sonore de l'aéroport, à évaluer la progression de l'habitat en zone de bruit par le biais du développement de l'observatoire des permis de construire et à contrôler la conformité des autorisations de construire des logements à usage d'habitation.*

*Des recherches récentes concernant les projets de déménagement des ménages exposés au bruit des avions ont mis en évidence l'effet des charges sonores et des nuisances provoquées par les trafics aériens sur la mobilité résidentielle et les dynamiques immobilières. Les apports de ces études, qui portent toutes sur les environnements proches des grands aéroports parisiens, ne sont certes pas transposables in extenso à Bordeaux mais apportent néanmoins un éclairage sur la question de la monétarisation de la dépréciation immobilière qui demeure une réalité.*

*La volonté de « geler » des territoires de façon à ne pas accroître le nombre de personnes soumises au bruit doit aussi assurer aux communes concernées le maintien d'un cadre de vie attractif.*

## **7. Aide à l'insonorisation**

Les riverains demandent une extension du périmètre des habitations éligibles à l'aide à l'insonorisation, en révisant le PGS suivant le PEB ou suivant la carte de bruit relative à l'année 2006. Un examen attentif du cas de la résidence Edmond Rostand est également souhaité.

Enfin, les riverains soulignent que l'aide à l'insonorisation, quoique nécessaire, ne permet pas de réduire les nuisances subies à l'extérieur ou lorsque les fenêtres sont ouvertes.

*Le rapprochement entre le PEB et PGS, dont les objectifs rappelés dans la partie IV.B sont différents, est un sujet évoqué régulièrement par l'ACNUSA, en cours d'étude.*

*La taxe a permis depuis 2002 d'insonoriser 113 logements individuels dont les dossiers sont soldés. D'autres dossiers sont en cours de traitement, à un stade plus ou moins avancé, parmi lesquels celui de la résidence E.R.1 représentant 236 logements collectifs sur les 350 que compte la résidence Edmond Rostand. Pour ces 236 logements dont l'éligibilité à l'aide à l'insonorisation a pu être avérée, la démarche a été lancée par l'ADBM en lien avec le bailleur social de la résidence et le diagnostic acoustique est en cours de réalisation.*

*L'atténuation acoustique que procurent les travaux d'insonorisation n'est effective que fenêtres fermées et ne participent en rien à la réduction des niveaux sonores des sources, mais contribuent grandement à l'amélioration du confort et du bien être des occupants.*



## **C. Observations devant être traitées indépendamment du projet de PPBE**

### **1. Développement des infrastructures**

Les habitants des communes soumises aux nuisances de la piste principale demandent que les avantages et inconvénients liés à la proximité de l'aéroport soient partagés entre les communes qui doivent faire preuve de solidarité.

Ils sont fermement opposés à la réalisation du projet de doublet de pistes parallèles, qualifié d'ancien, d'anachronique, d'irréalisable et dont le coût est demandé, et à la fermeture de la piste 11/29 et militent pour son maintien, voire son allongement vers l'ouest. Ils soulignent que la nouvelle piste projetée à une longueur inférieure à celle de la piste 11/29 et que le maintien de cette piste, qui permet de leur donner des temps de répit, est nécessaire compte tenu des contraintes de sécurité et de confort liées à l'orientation des vents. L'absence de démonstration de la réduction du nombre de riverains exposés et du taux d'exposition au bruit en cas de réalisation de ce projet est également évoquée.

Les habitants des communes soumises aux nuisances de la piste 11/29 sont favorables à une réalisation rapide de ce projet et demandent son échéance en rappelant que l'assurance de sa réalisation a été donnée par les politiques.

L'éventualité de décaler vers le sud le positionnement de la nouvelle piste parallèle en coupant la route départementale 106 est évoquée.

Enfin, un riverain et les Verts Gironde demandent la mise en place d'un moratoire sur le projet de doublets de pistes parallèles et sur le maintien de la piste 11/29 comme piste secondaire à usage strictement limité.

*Un moratoire sur l'évolution des infrastructures de l'aéroport existe implicitement, compte tenu de l'évolution constatée du trafic pour laquelle le système de pistes actuel ne constitue pas un frein.*

*La prise en compte du doublet de pistes parallèles dans les documents de planification et de protection à long terme de l'aéroport ne vaut pas autorisation de travaux qui devra être sollicitée si ce projet devient d'actualités, et s'accompagner de la concertation prévue par la réglementation, en particulier du débat public prévu aux articles R 121-1 et suivants du code de l'environnement et d'une étude d'impact des travaux qui sera soumise à enquête publique en application de l'article R 211-5 du code de l'aviation civile et des articles R 123-1 et suivants du code de l'environnement.*

### **2. Délocalisation de l'aéroport**

L'étude de la délocalisation de l'aéroport dans une zone moins urbanisée est demandée dans l'hypothèse où le projet de doublet de pistes parallèles serait maintenue, voire sans attendre ce besoin. Ce nouvel aéroport, qui pourrait être commun pour le grand sud ouest, devrait être

envisagé en profitant des projets autoroutiers et de la ligne à grande vitesse et être relié à l'agglomération bordelaise par une liaison ferroviaire propre.

*Il semble utile cependant de citer le projet de loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui indique que « la politique durable des transports optimise l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées » et qu'elle « accorde, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires ».*

### **3. Sécurité**

Le risque d'accidents et la gravité qui en résulterait compte tenu de la forte urbanisation de territoires survolés sont soulignés.

*Si le risque zéro ne peut pas être atteint, le transport aérien reste un des moyens de transport le plus sûr et les mesures prises par les autorités visent continuellement à réduire ce risque.*

### **4. Nuisances autres que nuisances sonores aériennes**

Les observations mettent en évidence l'existence des nuisances sonores liées aux infrastructures routières, des nuisances liées aux lignes à haute tension, des nuisances olfactives, de la pollution atmosphérique et l'absence de prise en compte des frais liés à l'entretien des habitations. Une association demande qu'une étude épidémiologique soit réalisée pour mesurer les conséquences de bruit et de la pollution sur la santé.

*Les grands aéroports ne sont pas les seuls à être concernés par l'établissement d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement. La directive du 25 juin 2002 concerne également, pour l'échéance du 18 juillet 2008, les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains.*

*En matière de pollution atmosphérique, l'ADBM réalise depuis 2001 des campagnes régulières de mesure de la qualité de l'air extérieur et intérieur en partenariat avec l'AIRAQ. Les résultats sont disponibles sur le site internet de l'association.*

*Une vaste étude épidémiologique dénommée « Discussion sur les effets du bruit des avions touchant à la santé », est lancée par le ministère de la santé à l'échelle nationale, la population cible étant constituée par les riverains des grands aéroports français. Elle se déroulera de 2008 à 2013.*

*Il est prévu, en 2009, la réalisation d'une carte des points noirs environnementaux. Pour la première fois, le cumul des nuisances ressenties par les habitants d'une ville devrait être pris en compte. Elle permettra par exemple à « des riverains subissant à la fois la proximité de plusieurs infrastructures de transport de prendre en compte le cocktail de pollutions qu'ils subissent ».*

## Conclusion

La mise à disposition du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a conduit à une mobilisation importante des riverains de l'aéroport, des associations et des collectivités locales et a permis d'associer ces acteurs aux engagements formalisés par les organismes et autorités en charge de l'exploitation et du développement durable de l'aéroport.

Une partie du débat s'est néanmoins focalisé sur des sujets dépassant largement le cadre du PPBE et qui devront être traités indépendamment de ce document. C'est le cas des nuisances ressenties autres que les nuisances sonores aériennes, de la délocalisation de l'aéroport et du développement futur des infrastructures qui n'est pas d'actualité.

Pour ce qui relève de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement, les engagements ont été accueillis positivement et les mesures proposées, qui complètent celles réalisées dans le cadre de la charte du développement durable, devraient permettre d'atteindre les objectifs recherchés de prévention et de réduction du bruit produit par le trafic aérien. Les échéances de réalisation des nouvelles mesures du PPBE mériteraient cependant d'être précisées en cohérence avec celles de la charte du développement durable, et leur avancement pourra également faire l'objet d'un suivi en lien avec la commission consultative de l'environnement.

En particulier, l'arrêté d'exploitation permettra, à partir de 2009, de surveiller l'application des procédures moindre bruit et de sanctionner leur non-respect et répondra ainsi aux nombreuses demandes formulées en ce sens par les personnes survolées. La répartition actuelle du trafic aérien sur les deux pistes sécantes existantes, telle que décrite par les procédures moindre bruit publiées, est optimisée et tient compte de l'urbanisation de l'agglomération. Il ne serait pas opportun de modifier cette répartition qui est de surcroît en adéquation avec la maîtrise de l'urbanisation imposée par le plan d'exposition au bruit.

Les modifications des procédures de décollage QFU 23 et 29 résultant de la mise en œuvre de la mesure n°10 permettront de diminuer sensiblement le survol des zones urbanisées.

Les mesures du PPBE permettront également d'améliorer la communication et la concertation avec les riverains, en les informant sur les procédures en vigueur et en les alertant préalablement à l'utilisation de procédures dégradées. Cet effort de communication devra tout particulièrement être mené pour les travaux programmés au cours des prochaines années et occasionnant un report du trafic sur la piste secondaire.

Les règles relatives à l'aide à l'insonorisation ne dépendent pas des autorités locales et une révision du plan de gêne sonore ne permettrait pas d'étendre les zones d'éligibilité puisque ses hypothèses d'établissement restent supérieures au nombre de mouvements actuel. Cette révision pourra être envisagée si les perspectives à court terme de croissance du nombre de mouvements, en particulier liées au trafic low cost, le justifient.

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement, complété par les échéances de réalisation des mesures, devra être signé par les organismes et autorités concernés formalisant ainsi leurs engagements.

## GLOSSAIRE

**ACNUSA** : autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires

**AIP** : publication d'information aéronautique

**APPM** : avant-projet de plan de masse

**ATT** : atterrissage

**CCE** : commission consultative de l'environnement

**CLE** : commission locale de l'environnement

**dB(A)** : décibel A (unité retenue pour représenter les sensibilités en intensité et en fréquence de l'oreille humaine, qui permet de traduire la sensibilité de l'oreille plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves)

**DEC** : décollage

**DME** : dispositif ou système équipement de mesure de la distance

**EPNdB** : Effective Perceived Noise Decibel (unité de base pour la certification des avions à réaction qui se caractérise par une forte pondération des fréquences moyennes à élevées fortement génératrices de gêne)

**HQE** : haute qualité environnementale

**LAm<sub>ax</sub>** : niveau instantané maximum

**L<sub>den</sub>** : Level day evening night

**L<sub>n</sub>** : Level night

**OACI** : organisation de l'aviation civile internationale

**PEB** : plan d'exposition au bruit

**PGS** : plan de gêne sonore

**PPBE** : plan de prévention du bruit dans l'environnement

**QFU** : appellation provenant de l'ancien code radio dénommé code Q et correspondant à l'orientation magnétique de la piste

QFU 05 = en direction du nord-est

QFU 23 = en direction du sud-ouest

QFU 11 = en direction de l'est-sud-est

QFU 29 = en direction de l'ouest-nord-ouest

**SADBM** : société aéroport de Bordeaux-Mérignac

**TNSA** : taxe sur les nuisances sonores aériennes

**VOR** : radiophare omnidirectionnel VHF

## ANNEXE 1 : publicité

Avis diffusé dans l'édition du Sud Ouest du 5 juin 2008

**PRÉFECTURE DE LA GIRONDE  
AÉRODROME DE BORDEAUX-MERIGNAC**

**AVIS**

**PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT  
DANS L'ENVIRONNEMENT**

Le préfet de la Gironde informe que le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac est mis à la disposition du public dans les mairies des communes de Mérignac, Blanquefort, Bruges, Eysines, Le Haillan, Saint-Jean-d'Ilac, du 20 juin au 20 août 2008 inclus, où le public pourra en prendre connaissance et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Le projet de plan est également consultable sur le site internet :  
[www.dac-so.aviation-civile.gouv.fr](http://www.dac-so.aviation-civile.gouv.fr)

Avis diffusé dans l'édition du Sud Ouest du 26 août 2008

**PREFECTURE DE LA GIRONDE  
AERODROME DE BORDEAUX-MERIGNAC**

**AVIS**

**PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT  
DANS L'ENVIRONNEMENT**

Le préfet de la Gironde informe que le projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac est mis à la disposition du public pendant une période complémentaire de 15 jours, du 28 août au 11 septembre 2008, dans les mairies des communes de Mérignac, Blanquefort, Bruges, Eysines, Le Haillan, Saint-Jean-d'Ilac où le public pourra en prendre connaissance et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Le projet de plan est également consultable sur le site internet :  
[www.dac-so.aviation-civile.gouv.fr](http://www.dac-so.aviation-civile.gouv.fr)

## ANNEXE 2 : projet d'arrêté d'exploitation

REPUBLIQUE FRANCAISE

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire
--

Arrêté portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (Gironde)

### **NOR :**

Le ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble les protocoles qui l'ont modifiée, et notamment le protocole du 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale ;

Vu le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons intra-communautaires, et notamment son article 8, paragraphe 2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles L. 227-4 et R. 221-3 ;

Vu le code de l'environnement, notamment son article L. 571-13 ;

Vu l'arrêté du 17 juillet 1992 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs ;

Vu le règlement (CE) No 1899/2006 du parlement européen et du conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) no 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile ;

Vu l'avis de la Commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (Gironde) en date du 26 juin 2008;

Vu l'avis de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en date du 16 octobre 2008 ;

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (Gironde), les mesures suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

**I.** – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

**II.** – Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

**III.** – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

**IV.** – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux I et III du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

**Art. 2.** – Le présent arrêté entre en vigueur à compter du premier jour de la saison de planification aéronautique d'été 2009.

**Art. 3.** – Le directeur général de l'aviation civile et le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le



### ANNEXE 3 : synthèse des observations

Synthèse, aussi exhaustive que possible, des 791 contributions émises par le public, les associations, et les collectivités locales.

Observations classées par thèmes et par commune de résidence du rédacteur (seule la contribution des Verts Gironde n'a pu être rattachée à une commune et est donc traitée individuellement).

Observations	Mérignac	Blanquefort	Bruges	Eysines	Le Haillan	St Jean d'Ilac	Pessac	Martignas sur Jalle	St Médard en Jalles	Le Pian Médoc	Les Verts Gironde
<b>SUR LA FORME</b>											
périmètre de la consultation : commune tenue à l'écart							160				
période de la consultation mal choisie : été puis rentrée scolaire				7	3	1					
consultation pendant travaux de la piste 05/23 : démobilisation des habitants soumis aux nuisances de cette piste				1							
publicité dans le sud-ouest insuffisante : manque relais par la mairie (affichage)				6	1	1					
<b>SUR LE FOND</b>											
Attachement à la commune de résidence	5			2							
Expression de la réalité des nuisances, augmentation ressentie de la gêne, détérioration du cadre de vie	19	1	5	197	329	10	160		6	1	1
Expression des nuisances particulières pour les personnes âgées, malades, enfants, travailleurs en horaires décalés	3			1							
Expression du souhait de déménager	3			1	2						
bonne démarche en soi, favorable aux mesures, positives et indispensables bien qu'insuffisantes, voire dérisoires	4			156	313	5		2	5		1
<b>Information, communication, concertation</b>											
Manque voire absence d'information, de communication, de concertation			5	11	5	1	159				
absence d'information sur les nuisances de la piste 11/29 lors de l'installation	2										
manque d'information préalable aux travaux et au report du trafic sur la piste 11/29	1						1				
diffusion souhaitée des informations aux mairies mais aussi aux associations					1						
soutien des élus locaux souhaité	5			10	7						
obtention difficile d'informations auprès de la commune	1			1							
pour la mise en place de chantiers HQE avec phasage et travaux de nuit plutôt qu'en été afin de limiter les nuisances							159				
pour la création d'une commission locale de l'environnement suivant les recommandations de l'ACNUSA avec des experts reconnus					1						
<b>Infrastructures actuelles : pistes 05/23 et 11/29</b>											
expression du ressenti des nuisances de la piste 05/23	3	1	5	200	329	10			5		1
expression du ressenti des nuisances de la piste 11/29	14						160				1
mauvaise acceptation voire refus des nuisances de la piste 11/29 lors des travaux de rénovation importante de la piste 05/23	8						2				1
contre une utilisation accrue de la piste 11/29 compte tenu des zones très urbanisées de Pessac et de Talence	2						158	2			1
pour une utilisation accrue, pérenne, rationnelle, optimale de la piste 11/29 afin de répartir les nuisances	3			157	323	5			5		
raison demandée de la faible utilisation de la piste 11/29					1						

<b>Observations</b>	Mérignac	Blanquefort	Bruges	Eysines	Le Haillan	St Jean d'Ilac	Pessac	Martignas sur Jalle	St Médard en Jalles	Le Pian Médoc	Les Verts Gironde
<b>Procédures d'exploitation actuelles</b>											
non respect des trajectoires et des procédures	1			9	2	2	159				
pour le respect des mesures de la charte de l'environnement				1			1				
pour le strict respect des pistes en service et des trajectoires, même si cela entraîne une consommation plus importante				1	3						1
pour le strict respect des procédures, en particulier moindre bruit avec sanctions financières fortes				4	4	1	158				1
informations demandées sur les règles précises actuelles de décollage et d'atterrissage, sur les hauteurs réglementaires de survol					1						
informations demandées sur les procédures moindre bruit : définition, caractéristiques, applications et résultats					1						
pour l'utilisation en priorité des pistes 23 (vers le sud-ouest) et 29 (vers l'ouest)	6			155	317	5			5		
pour que les zones urbanisées soient évitées aux décollages	1			2	2						
pour que les décollages piste 05 (vers le nord-est) redeviennent exceptionnels et imposés par de réelles contraintes météorologiques	5			162	325	5			5		
pour que les décollages piste 11 (vers l'est) soient limités aux réelles contraintes météorologiques					1						
pour que les décollages piste 29 (vers l'ouest) évitent et contournent les zones urbanisées de St Médard en Jalles					1						
pour que les décollages piste 23 (vers le sud-ouest) s'effectuent entre Pessac et St Jean d'Ilac afin d'éviter le survol des habitations						1					
pour que les décollages piste 23 (vers le sud-ouest) évitent le survol des zones urbanisées (Le Las) et effectuent leur virage vers le nord sur la forêt même si cela génère une augmentation de la consommation						2		2			
non respect de la nouvelle procédure VOR DME piste 11 occasionnant un survol important pendant l'été 2008		1									
pour que les atterrissages piste 23 (vers le sud-ouest) soient effectués à une hauteur supérieure à 300 m du sol, en particulier au niveau de la résidence Edmond Rostand	3			154	318	5			5		
pour une expérimentation d'une approche à vue piste 23 (vers le sud-ouest) privilégiant l'axe de la rocade					1						
pour l'étude de la mise en place de procédures de descente lisse, continue, de relèvement des trajectoires				1	1						
pour que les atterrissages piste 05 (vers le nord est) soient effectués à une altitude plus importante						2					
pour que les atterrissages piste 29 (vers l'ouest) soient effectués à une altitude plus importante	4						158				
pour que les atterrissages sur la piste 11/29 s'effectuent piste 11 (vers l'est)	1										
pour rendre obligatoire les approches aux instruments				1			159				
raison demandée de l'interdiction des approches à vue piste 23 (vers le sud-ouest)					1						
pour que les changements de bruit moteur soient évités sur le Haillan					1						
pour que l'augmentation du trafic soit effectuée sur des zones non urbanisées									1		
contre les points fixes de nuit et pour leur réalisation dans une enceinte anti-bruit					1						
la réduction du bruit au sol (GPU) se heurte à l'investissement conséquent que doit réaliser l'exploitant				1							

<b>Observations</b>	Mérignac	Blanquefort	Bruges	Eysines	Le Haillan	St Jean d'Ilac	Pessac	Martignas sur Jalle	St Médard en Jalles	Le Pian Médoc	Les Verts Gironde
<b>Développement du trafic</b>											
contre le doublement prévu du trafic à long terme : surestimation, sous évaluation de l'impact du TGV, baisse du trafic dans la réalité				17	3					1	1
contre la réapparition du trafic militaire dont les flottes ne sont pas renouvelées avec des avions moins bruyants				5	3	1					
nuisances soulignées des avions militaires pendant les travaux de réfection de la piste de Cazaux				1							
pour une limitation forte du trafic de nuit, par le biais de mesures incitatives et contraignantes				4	6					1	1
contre la remise en cause des actions menées et des progrès obtenus, en particulier délocalisation d'activités particulières				1							
pour l'interdiction des avions bruyants et pour l'application de sanctions financières fortes				4		1	159				1
pour la réduction du bruit à la source lors de la conception des moteurs				1	1						
définition et état actuel demandés de l'utilisation des aéronefs chapitre 2 et faux chapitre 3, possibilité pour accélérer leur suppression					1						
pour la mise en place d'un couvre-feu					1						
pour la révision à la baisse des hypothèses de trafic, réalistes et prenant en compte l'arrivée du TGV				3	1						
<b>Aérogare low cost</b>											
opposition à ce projet et au trafic low cost utilisé par l'aéroport pour justifier les prévisions de trafic	3			155	311	5	158		5		1
inadéquation entre ce projet et la conjoncture actuelle					3						1
absence de concertation sur ce projet, présenté sous le seul angle économique sans analyse environnementale				1	3						
crainte du low cost dont le trafic est assimilé à des avions bruyants				2	2		158				
crainte de l'augmentation des vols de nuit, de la pollution et des risques					2						
<b>Cartographie et modélisation du bruit</b>											
informations demandées sur maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, possibilité de recourir à un organisme indépendant					1						
contestation des résultats de la cartographie	1			2	1		159				1
absence de diminution de la réalité des nuisances par la cartographie qui impacte par contre la valeur du patrimoine immobilier				1							
contestation de l'indice de bruit utilisé					1						
demande d'information sur les indices de bruit afin de faciliter la lecture des cartes	1				1						
pour la révision de la cartographie sur la base de stations de mesure, en particulier sur la résidence Edmond Rostand	1			1	1						
pour l'établissement d'une nouvelle cartographie à l'aide de capteurs en façade des habitations et avec l'indice de bruit LAmax					1						
pour l'établissement d'une cartographie représentative des nuisances associées à la piste 11/29 pendant une journée type de report du trafic sur cette piste							1				1

<b>Observations</b>	Mérignac	Blanquefort	Bruges	Eysines	Le Haillan	St Jean d'Ilac	Pessac	Martignas sur Jalle	St Médard en Jalles	Le Pian Médoc	Les Verts Gironde
<b>Maîtrise de l'urbanisation</b>											
non respect du PEB	1			1							
absence de prise en compte de l'avis de la commune lors de la révision du PEB				2	2						
contestation de la politique de densification de l'urbanisation des communes soumises aux nuisances de la piste 05/23	1			5	1		158				
contestation de la politique de densification de l'urbanisation des communes soumises aux nuisances de la piste 11/29	2			1	1						
pour l'interdiction de l'urbanisation sous les couloirs de la piste 11/29	1										
pour le gel de l'urbanisation sous les couloirs de décollage					1						
pour l'interdiction progressive de toute construction à usage d'habitation dans le PEB					2						1
dépréciation de la valeur des biens immobiliers, problème lors de la revente	1			8	7		158				
absence de retombées économiques liées à l'aéroport							158				
demande de retombées économiques ou fiscales pour les communes soumises aux restrictions d'urbanisme afin de dégrever les riverains concernés				2	1						
<b>Aide à l'insonorisation</b>											
pour une extension du périmètre des habitations concernées	1			10	2	1					
pour une révision du PGS suivant le PEB en prenant en compte le non respect des trajectoires				4	2						
pour une extension du PGS suivant la carte de bruit				1							
informations demandées sur montant de la TNSA, sur le nombre de logements insonorisés					2						
examen attentif demandé du cas de la résidence Edmond Rostand					2						
nuisances soulignées dans les jardins, sur les terrasses, à l'intérieur des habitations lorsque les fenêtres sont ouvertes	4			10	2	1	158				
<b>Développement des infrastructures</b>											
pour le partage des avantages et des inconvénients liés à la proximité de l'aéroport, pour le devoir de solidarité entre les communes, en particulier Mérignac sur le territoire de laquelle est sis l'aéroport				7	9						
souligne que l'assurance de la réalisation du doublet parallèle et de la suppression de la piste 11/29 a été donnée en 2000	4				2						
échéance demandée pour le long terme et la réalisation du doublet parallèle, coût demandé du projet	3			2	2						
pour le projet de doublet de pistes parallèles et pour la suppression de la piste 11/29	8						158				
contre le projet (ancien, anachronique, irréalisable) de doublet de pistes parallèles et pour le maintien de la piste 11/29	4			214	331	5			5		1
pour l'allongement vers l'ouest de la piste 11/29				2	7						
pour le maintien de la piste 11/29, nécessaire pour des raisons de sécurité et de confort d'utilisation par vent d'ouest ou de nord-ouest, et permettant de donner des temps de répit aux riverains de la piste 05/23				8	5						
contre la suppression de la piste 11/29 en notant que le projet de nouvelle piste à une longueur plus faible				1	3						
pour le décalage vers le sud du positionnement de la nouvelle piste parallèle, en coupant la D106 afin de décaler les nuisances sonores	1										
absence de démonstration de la réduction du nombre de personnes exposées en cas de réalisation du doublet parallèle				1							
pour la prise en compte du niveau de nuisances et pas uniquement du nombre de personnes exposées				1							
pour la mise en place d'un moratoire sur le projet de doublet de pistes parallèles				1							1
pour la mise en place d'un moratoire sur le maintien de la piste 11/29 comme piste secondaire à usage strictement limité											1

<b>Observations</b>	Mérignac	Blanquefort	Bruges	Eysines	Le Haillan	St Jean d'Ilhac	Pessac	Martignas sur Jalle	St Médard en Jalles	Le Pian Médoc	Les Verts Gironde
<b>Développement général de l'aéroport</b>											
pour l'étude de la délocalisation de l'aéroport si doublet envisagé compte tenu de la densification de l'urbanisation et du besoin d'un aéroport intercontinental vital pour l'économie du grand sud ouest, en s'alliant avec l'agglomération de Toulouse et en profitant des projets autoroutiers et de la LGV				4							
pour la délocalisation de l'aéroport hors agglomération avec une liaison ferroviaire propre	2			9	4						
pour un développement limité de l'aéroport, un travail à périmètre de nuisances constant en développant les autres modes de transport					2						
pour la maîtrise du développement économique de l'aéroport et de la croissance du trafic, en le rendant compatible avec l'urbanisation actuelle et les contraintes environnementales et sanitaires				1	3						1
pour le développement des modes de transport propres comme le TGV	3			159	311	5			5		
pour que le transport aérien soit réservé aux longues distances					2						
pour que les instances publiques montrent l'exemple en matière de développement durable				6							1
mise en évidence de l'augmentation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé impactés				1	2						
<b>Sécurité</b>											
risque d'accidents souligné				2	5		158				
<b>Nuisances autres que nuisances sonores aériennes</b>											
expression des nuisances sonores routières, des lignes à haute tension	1			8							
expression des nuisances olfactives	1			1							
expression des nuisances atmosphériques				9	4						1
pas de prise en compte des frais liés à l'entretien des toitures, des plafonds et des murs (fissures)				2	1						
pas de prise en compte de l'impact sur la santé	1			2	5						
pour la réalisation d'une étude épidémiologique pour mesurer les conséquences du bruit et de la pollution sur la santé					1						