



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

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

Synthèse de la consultation du public

Publication décembre 2022

Table des matières

01	INTRODUCTION	3
02	DIAGNOSTIC	7
03	LES ACTIONS DU PPBE.....	11
3.1	S - REDUCTION A LA SOURCE	12
3.2	P - PLANIFICATION DES SOLS	15
3.3	O – MESURES OPERATIONNELLES ET PROCEDURES DE VOLS.....	17
3.4	R – RESTRICTIONS D'EXPLOITATION.....	19
3.5	C – COMMUNICATION ET INFORMATION	20
3.6	A – AUTRES	23
04	LES MODALITES DE CONSULTATION.....	25
05	SUJETS A TRAITER INDEPENDAMMENT.....	27
06	CONCLUSION.....	30

01 Introduction

Contexte de la consultation

La réglementation prévoit qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels. Ayant accueilli 84 331 mouvements en 2019, l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac est soumis à l'obligation de disposer d'un PPBE (en application de l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodromes mentionnés à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme).

Le PPBE est élaboré et publié tous les 5 ans ou en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes stratégiques de bruit (CSB). Il répond à trois objectifs :

- prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit, ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit engendrés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsque nécessaire.

Les CSB utilisées pour élaborer ce projet de PPBE lui sont annexées et reposent, d'une part, pour la situation de court terme, sur le trafic 2019, et, d'autre part, pour la situation de long terme, sur les hypothèses du plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 22 décembre 2004.

Le projet de PPBE de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac pour la période 2021-2025 dresse ainsi un bilan des actions déjà engagées depuis 2010 dans le cadre du PPBE de 2009.

Pour la période 2021-2025, il liste ensuite de nouvelles actions qui seront mises en œuvre, par les parties prenantes au cours de la période couverte, en vue de maîtriser les nuisances sonores et de limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.

Ce projet de PPBE a fait l'objet d'un avis favorable à la suite de son examen lors de la commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac le 23 mars 2022.

Conformément aux dispositions de l'article R. 572-9 du code de l'environnement, ce projet de plan a été mis à **la consultation du public pour une durée de 2 mois, soit du 2 mai au 2 juillet 2022 inclus**, afin que chacun puisse faire part de ses observations, sur le site internet des consultations du ministère de la Transition écologique : http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-sur-le-projet-de-plan-de-a2632.html?id_rubrique=8 ou via un registre physique accessible dans les locaux de la préfecture de la Gironde.

La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et les suites qui leur ont été données (en application des dispositions de l'article R.572-11 du code de l'environnement notamment).

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le PPBE sera approuvé par arrêté préfectoral.

Articulation du PPBE avec les autres documents de planification et de protection

Dans le domaine du transport aérien, l'action en matière d'urbanisme et de protection des riverains est déjà menée réglementairement à la fois à titre préventif (gestion de l'urbanisation autour de la plateforme) et à titre curatif (rachat ou isolation de bâtiments, aide aux riverains). Le PPBE n'a pas vocation à se substituer à ces documents ou à interférer avec ceux-ci.

Avant-projet de plan de masse (APPM) approuvé le 26 novembre 1990

L'APPM est le document de planification à long terme de l'aéroport et 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.

Ce document non opposable aux tiers doit être pris en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme, en particulier le plan d'exposition au bruit.

L'APPM de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac prévoit pour le long terme la réalisation d'une piste parallèle à la piste 05/23 et la conservation de la piste secondaire actuelle 11/29 jusqu'à la mise en service de la future piste parallèle.

Plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 22 décembre 2004

Le PEB délimite les périmètres à l'intérieur desquels s'appliquent des restrictions à l'urbanisme.

Ce document d'urbanisme, opposable aux tiers, a pour objet de permettre un développement maîtrisé des communes et de l'aéroport sans exposer au bruit de nouvelles populations, avec une prise en compte cumulée des hypothèses d'exploitation à court, moyen et long termes.

Les court et moyen termes prennent en compte les infrastructures actuelles (pistes sécantes) et le long terme prend en compte les évolutions d'infrastructures prévues par l'APPM (pistes parallèles).

Cartes stratégiques de bruit (CSB) approuvées le 20 mai 2021

Les CSB constituent 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. Elles ont été établies pour la situation de référence (année 2019) 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 du long terme du PEB.

Elles doivent être intégrées dans le rapport de présentation du PEB de l'aéroport et peuvent être mises à jour indépendamment de la révision du PEB.

Schéma de composition générale en cours de réalisation

Le schéma de composition générale (SCG) en cours d'élaboration a vocation à se substituer à l'APPM dans une perspective de planification globale du développement de l'aérodrome à l'horizon 2040. Au stade des réflexions actuelles, il envisage notamment la fermeture de la piste sécante à horizon 2026-2027 et la possibilité de réalisation d'une piste parallèle au-delà de l'horizon 2040.

Méthodologie d'analyse des contributions de la consultation

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure, la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a donc pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le plan. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été divisées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

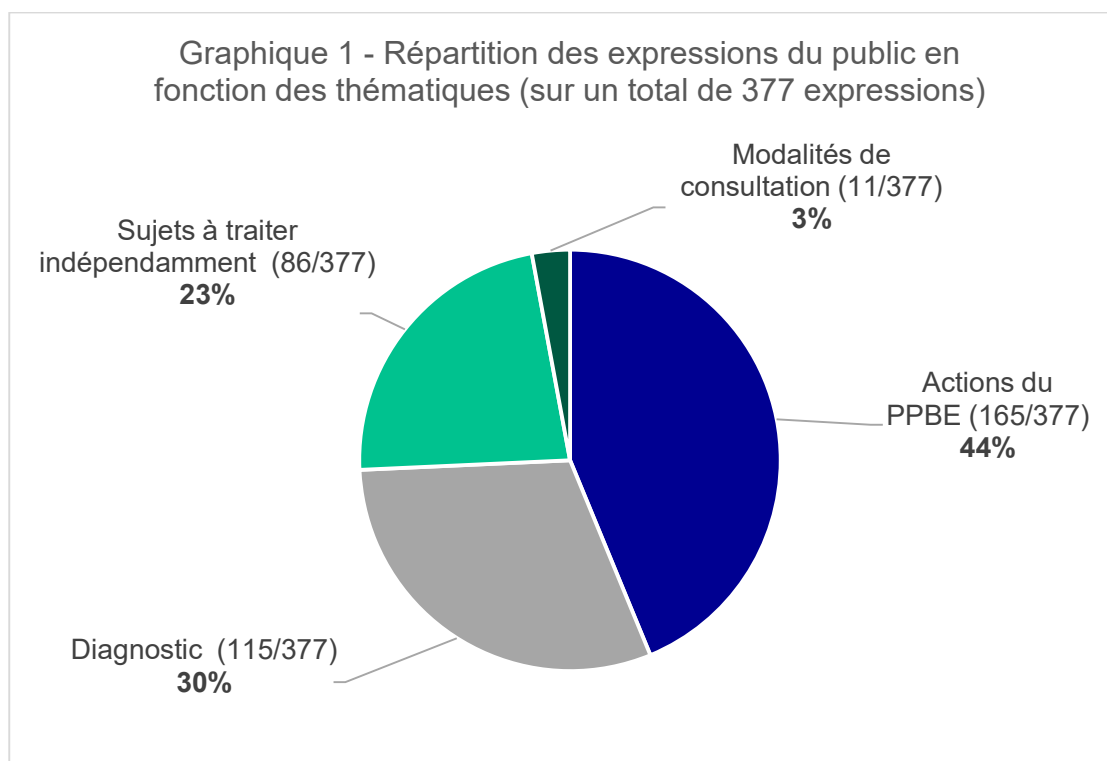
Les chiffres de la participation

- 195 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public, parmi lesquelles 59 doublons retirés des calculs.
- 6 contributions écrites ont été déposées en préfecture, parmi lesquelles 2 doublons retirés des calculs (ces contributions ayant également été déposées sur la plateforme de la consultation en ligne).
- **Ainsi au total, 140 contributions sont traitées dans la présente synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 140 contributions recensent finalement **377 expressions identifiées dans ces contributions**. L'ensemble de ces expressions du public a été classé en fonction du type de commentaire.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis et vingt-et-une sont identifiées comme des questions.

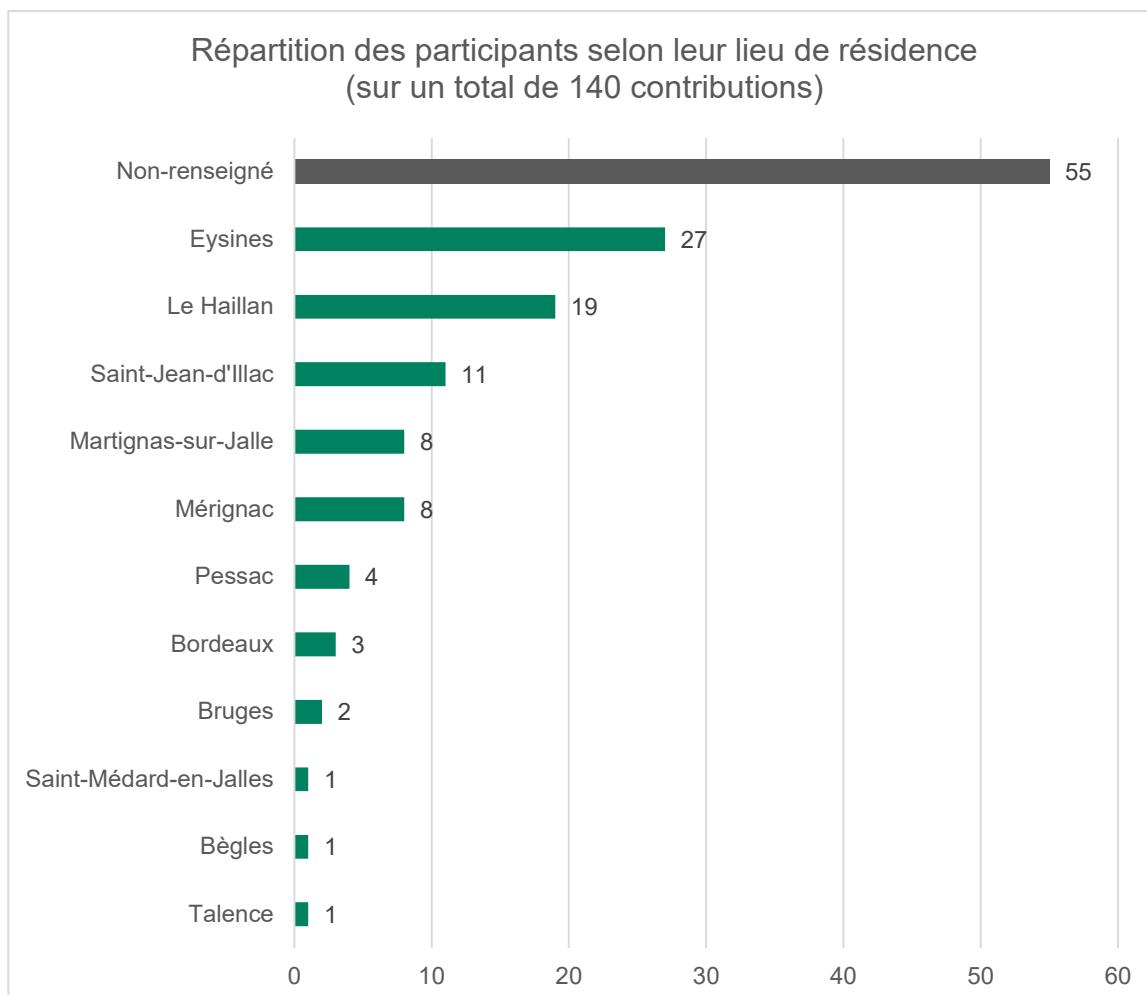
L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées dans le PPBE. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.



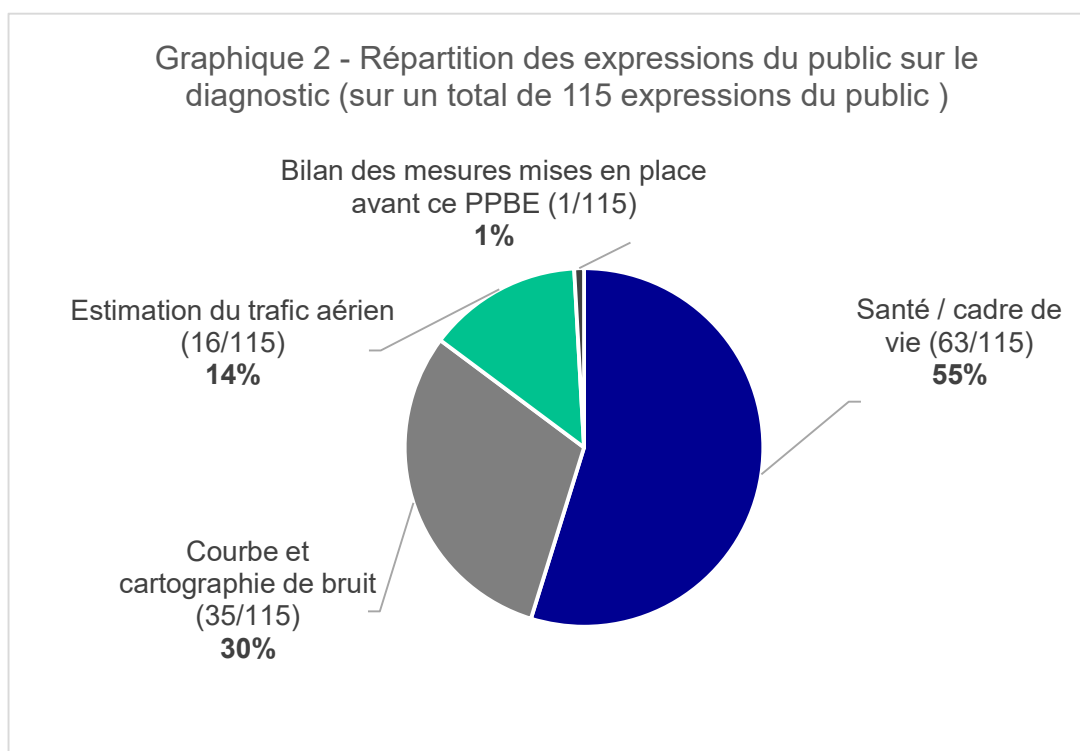
Éléments sur le profil des répondants

Sur les 140 contributeurs, soixante-dix ont précisé leur statut de riverain, cinq travaillent dans le domaine de l'aéronautique, cinq représentent des collectivités territoriales et trois ont indiqué s'exprimer pour leurs associations, intéressées au sujet.

Au total, 85 participants ont mentionné leur lieu de résidence. Ils habitent tous dans les communes environnantes de l'aéroport : Eysines (27), Le Haillan (19), Saint-Jean-d'Ilac (11), Martignas-sur-Jalle (8), Mérignac (8), Pessac (4), Bordeaux (3), Bruges (2), Bègles (1), Saint-Médard-en-Jalles (1), et Talence (1).



02 Diagnostic



Santé et cadre de vie

Une soixantaine de contributeurs résidant à proximité de la plateforme abordent les nuisances sonores entraînées par les survols fréquents et leurs effets sur leur vie quotidienne. Cette gêne sonore est ressentie à tout moment de la journée et de la nuit : tôt le matin avec des premiers vols vers 6 heures, le midi, lorsque les habitants déjeunent en extérieur (balcons, terrasses, jardins) et la nuit.

Pour certains participants, les nuisances sonores sont perceptibles « *portes et volets fermés* » ou « *même avec les fenêtres (double vitrage) fermées* ». Plusieurs personnes résidant au Haillan, Saint-Jean-d'Illac et Eysines relatent ne pas pouvoir tenir de conversations lorsque les avions survolent leurs habitations.

Plusieurs participants partagent le sentiment que les nuisances sonores se sont accentuées ces dernières années, de jour comme de nuit, et s'interrogent notamment sur le respect des procédures de vol.

Affirmant les incidences du bruit sur la santé, une association de protection de l'environnement mentionne notamment un rapport de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) de mars 2022. Plusieurs participants citent également les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sur le bruit du transport aérien.

Certains riverains relatent une forte fatigue, une altération de la qualité du sommeil, voire des troubles du sommeil. D'autres évoquent un accroissement du stress engendré par les nuisances sonores pouvant aller jusqu'à entraîner des conflits familiaux, des troubles de la concentration et des difficultés au travail ou à l'école. Par ailleurs, un collectif d'élus évoque le poids des inégalités sociales vis-à-vis de l'exposition au bruit en rappelant que les populations les plus fragiles sont les plus exposées eu égard à l'isolation des bâtiments.

Certains participants partagent le sentiment que le développement économique est privilégié à la santé et à la qualité de vie des populations.

Enfin, plusieurs s'inquiètent également de la dévalorisation de leurs logements sur le marché immobilier en raison de l'accroissement des nuisances. Un contributeur questionne en ce sens le rôle des notaires dans la sensibilisation des acquéreurs sur ce sujet.

Réponse des services de l'État :

La réduction des nuisances engendrées par l'activité du transport aérien est une préoccupation constante des acteurs du secteur. L'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste justement à mieux évaluer les nuisances sonores subies par les riverains, en tenant notamment compte des évolutions du trafic et de l'exploitation des infrastructures, pour ensuite proposer les mesures les plus adaptées en vue de les réduire.

Le respect des procédures d'approches et de décollages, dans un souci de prévention du bruit, fait l'objet d'une surveillance par les services de la DGAC qui relèvent les infractions constatées et les transmettent à l'ACNUSA pour sanction éventuelle.

En matière d'impact du bruit sur la santé, il a été décidé d'appliquer les dispositions de la directive européenne 2002/367/UE qui impose aux États membres de l'Union européenne de mettre en place, avant le 1^{er} janvier 2022, une évaluation de l'impact sur la santé de deux types de pathologies liées au bruit aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. Des relations dites « dose-effet » permettent de calculer la proportion de personnes affectées par l'une de ces deux pathologies au sein d'une population, sans toutefois tenir compte des mesures qui sont prises pour réduire les nuisances sonores (mesures d'isolation phonique des bâtiments notamment). Le PPBE soumis à consultation comporte donc une évaluation de ces effets nuisibles du bruit sur les riverains.

Le plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé en 2004, définissant les zones de bruit les plus exposées, est annexé aux plans locaux d'urbanisme de la métropole de Bordeaux et de Saint-Jean-d'Ilac. Par ailleurs, l'acquéreur ou le locataire d'un bien immobilier doit être informé de la situation éventuelle du bien en zone de bruit identifiée par le PEB, actuellement par un formulaire d'état des nuisances sonores aériennes. Les zones de bruit définies par le PEB, sur la base d'hypothèses à long terme, restent toujours valables à ce jour. En l'absence d'accroissement des zones de bruit du PEB depuis 2004, la connaissance de l'exposition au bruit de biens immobiliers dans ces zones demeure elle-même connue depuis 2004. Les effets des zones de bruit sur la valeur vénale de ces biens depuis 2004 devraient ainsi être relativisés, constat conforté par la forte tension foncière à laquelle se confronte l'agglomération bordelaise.

Courbes et cartographies de bruit

Trente-cinq participants s'expriment sur les cartographies de bruit.

Plusieurs de ces contributeurs estiment que les cartes d'exposition au bruit et les niveaux de bruit associés ne sont pas représentatifs de la gêne sonore ressentie ou des niveaux de bruit mesurés par les riverains. Certains regrettent que les pics de bruit ne soient pas pris en considération, rappelant qu'ils sont supérieurs aux limites de 40 dB et 45 dB recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Pour d'autres encore, le fond sonore ressenti par les riverains devrait être également pris en compte, en complément des pics de nuisances sonores aiguës.

Plusieurs participants ne comprennent pas pourquoi certaines communes sont hors du périmètre des cartes de bruit alors que les nuisances y sont fortement ressenties. Il s'agit notamment des communes d'Eysines, de Saint-Jean-d'Ilac, de Pessac, de Mérignac, de Blanquefort, de Bruges et Le Haillan. Les habitants de ces collectivités regrettent d'être en dehors des périmètres des habitations éligibles aux aides à l'insonorisation.

D'autres participants émettent plusieurs critiques concernant les courbes de bruit et notamment sur les hypothèses et paramètres pris en compte.

La métropole se félicite quant à elle de la mise à jour des cartes stratégiques et du diagnostic qu'elles dressent sur lequel repose le PPBE. Toutefois, elle insiste sur l'enjeu de mise à jour des cartes de bruit une fois que la décision finale sur l'avenir de la piste sécante aura été prise « *fin 2022 ou début 2023* ».

Quelques contributions évoquent le souhait que le PPBE et plus spécifiquement « *les études et les mesures* » soient réalisés par un « organisme spécialisé et indépendant ». Certains estiment que les stations de bruit utilisées pour réaliser les mesures sont mal situées sur le territoire, voire inadaptées.

Réponse des services de l'État :

Comment sont réalisées les cartographies de bruit (modalités, indicateurs) ?

Le périmètre des cartes stratégiques relève de l'application de la réglementation européenne (en particulier, par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), transposée en droit français, qui conduit, par modélisation, à définir des courbes de bruit sur la base des indicateurs prévus réglementairement.

Concernant les niveaux de Lden et Ln à prendre en compte

Pour mémoire, pour la réalisation des cartes stratégiques du bruit présentées dans ce projet de PPBE, les indicateurs utilisés sont le Lden et Ln et les valeurs limites retenues pour le transport aérien sont Lden 55 dB et Ln 50 dB avec des courbes de 5 en 5. Il s'agit des valeurs limites les plus basses parmi celles prévues par la réglementation européenne (par comparaison, pour le ferroviaire, les valeurs limites utilisées sont le Lden 73 dB et le Ln 65 dB par exemple). De plus, jusque-là, la valeur du Ln n'était pas fixée réglementairement mais la valeur communément retenue dans les PPBE était déjà le Ln 50 dB. Cette valeur vient d'être confirmée réglementairement par l'adoption de l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En octobre 2018, l'OMS a publié un rapport intitulé « lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne ». Ce rapport préconise la révision des valeurs limites de bruit au-delà desquelles, il est recommandé de prendre des mesures complémentaires pour réduire l'exposition au bruit. Les seuils proposés pour le bruit aérien sont relativement bas : Lden 45 dB en journée et Ln 40 dB la nuit contre respectivement 55 dB (A) et 50 dB (A) réglementairement définis.

. L'application de telles valeurs limites présente des obstacles techniques puisqu'à ce niveau de bruit, la modélisation de l'impact du bruit comporte un niveau élevé d'incertitude.

Ces seuils proposés par l'OMS n'ont donc pas de valeur réglementaire. En effet, la directive européenne 2002/49/CE continue de déterminer les valeurs limites à partir desquels les États membres doivent lutter contre le bruit. Ainsi, la réalisation des cartographies stratégiques du bruit présentées dans le PPBE a été effectuée conformément à la réglementation en vigueur.

Concernant le choix des indicateurs utilisés

La directive 2002/49/CE définit un cadre harmonisé pour l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement pour tous les modes de transport au niveau européen. Cette directive impose notamment l'utilisation des indicateurs de bruit Lden et Ln_{night} pour l'élaboration des CSB.

L'indicateur Lden (pour *Level day-evening-night*) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée (6h-18h) en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. L'élaboration spécifique de cartes avec l'indicateur Ln_{night} permet quant à elle de préciser l'évaluation de l'environnement sonore pendant la période nocturne, le Ln_{night} correspondant la composante « nuit » (22h-6h) du Lden.

Cette directive prévoit également l'utilisation d'indicateurs de bruit supplémentaires en complément des Lden et Ln_{night}, comme les indicateurs de bruit événementiels. Les indicateurs dits « événementiels » visent à traduire ce qu'on appelle les « pics de bruit ». Par exemple l'indicateur NA (number above), décompte le nombre d'événements sonores dont l'intensité maximale atteint ou dépasse un certain niveau.

Cependant à ce jour, aucun indicateur événementiel ne fait l'objet d'une validation au niveau réglementaire pour l'utilisation dans les documents de référence tels que les CSB et le PPBE. Des discussions sont en cours au sein du Conseil national du bruit, auquel participe notamment la DGAC, pour définir les indicateurs de bruit supplémentaires qui pourraient servir de référence dans l'évaluation de l'environnement sonore autour des aéroports.

Homologation des sites de mesures du bruit

L'État a confié aux exploitants d'aérodromes la mission d'assurer la mesure et la surveillance du bruit.

Le dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires mis en place autour de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac a été homologué par arrêté ministériel le 29 juillet 2005, y compris sa configuration et le plan de localisation des stations fixes.

Les 6 stations de mesure ainsi que le système d'exploitation des données ont été renouvelés en 2019 et 2020 et ce dispositif est à nouveau en cours d'homologation par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA).

Est-ce que les courbes et cartographies de bruit prennent en compte les hypothèses de suppression de la piste sécante ?

Comme le font apparaître les cartes stratégiques de bruit (CSB) en annexe du projet de PPBE, la suppression de la piste sécante 11/29 est prise en compte dans le scénario de situation à long terme, en adéquation avec les hypothèses prises en compte dans le plan d'exposition au bruit en vigueur et le plan de servitudes aéronautiques (stade ultime).

Estimation du trafic aérien

Les estimations de trafic aérien énoncées dans le plan ont fait l'objet de seize contributions.

Certains participants partagent le ressenti d'une augmentation du trafic ces dernières années. Une habitante de la commune de Pessac estime également que le trafic sur la piste sécante a augmenté ces dernières années et questionne la répartition des vols entre les deux pistes.

Plusieurs contributeurs craignent l'augmentation du trafic sur la plateforme dans les années à venir et s'inquiètent d'une hausse importante des nuisances pour les populations riveraines.

Ainsi pour certains, l'augmentation du trafic attendue est contradictoire avec l'enjeu de préservation de la santé et de la qualité de vie des populations riveraines. Ces participants partagent le souhait que le trafic aérien soit stabilisé, en deçà du niveau atteint en 2019.

Réponse des services de l'État :

Modalités de calcul des chiffres des estimations de trafic

Les prévisions de trafic à long terme prises en compte dans les CSB sont celles estimées dans le PEB en vigueur et fondées sur les scénarios élaborés par les services de la DGAC, en concertation avec ceux de la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux, exploitant de l'aérodrome en 2004. Elles se basent sur une croissance annuelle constante de l'activité commerciale en lien avec le développement économique du territoire tout en prenant en compte les composantes stables constituées par l'aviation militaire, l'activité aéronautique et l'aviation générale. On estime ainsi globalement, depuis l'approbation du PEB en 2004, le trafic à long terme à 121 400 mouvements pour un nombre de mouvements se chiffrant à 84 331 en 2019.

Répartition du trafic entre les deux pistes

Les deux pistes ne sont en principe pas utilisées simultanément. La piste principale 05/23, orientée selon un axe est-ouest, absorbe la large majorité du trafic, la piste secondaire 11/29, orientée sud-est-nord-ouest, n'étant utilisée qu'en substitution de la piste principale, les jours de maintenance (le mardi et autres jours ponctuellement) et lorsque des enjeux de sécurité l'imposent (vent traversier supérieur à 15 nœuds, ...).

Pour l'élaboration des cartes du bruit, l'utilisation de la piste sécante intègre 15 % des approches et 10 % des départs.

03

Les actions du PPBE

Généralités sur le PPBE et l'ensemble de ses actions

Trente contributeurs – à la fois des riverains, des associations, des acteurs du domaine de l'aéronautique et des collectivités – s'expriment de façon générale sur l'ensemble des mesures prévues par le PPBE, sans pour autant citer une action en particulier. Beaucoup estiment que le plan dans son ensemble est « *insuffisant* » et ne permet pas une protection réelle des riverains vis-à-vis des nuisances sonores et de la santé publique.

Ces répondants s'interrogent notamment sur la pertinence des mesures, des modalités d'élaboration du PPBE et sur sa cohérence, notamment en termes de planification.

Réponse des services de l'État :

Modalités d'élaboration du PPBE

L'élaboration du PPBE est conduite en application de la réglementation en vigueur. Ce PPBE a été élaboré par les différents acteurs locaux de la DGAC sous l'égide de la préfète de la Gironde, sur la base des modélisations du bruit réalisées par un service technique à compétence nationale, le service technique de l'aviation civile (STAC) rattaché à l'administration centrale de la DGAC.

S'agissant de définir un plan d'action quinquennal, le PPBE a fait l'objet de coordination avec les organismes susceptibles de conduire des actions et de la concertation des acteurs locaux présents en commission consultative de l'environnement.

Pertinence des mesures

Les actions présentées dans le projet de PPBE s'appuient avant tout sur l'expérience acquise localement par les parties prenantes depuis 2009, en consolidant les mesures déjà existantes et portant l'ambition d'en développer de nouvelles répondant aux besoins identifiés.

Le plan d'action, fruit d'un travail collaboratif entre les signataires du PPBE, a été présenté et détaillé lors de la CCE du 23 mars 2022, intégrant notamment des représentants des collectivités territoriales concernées, qui a émis un vote favorable au projet.

Planification

Le calendrier d'élaboration d'un PPBE doit répondre aux échéances fixées par la réglementation européenne indépendamment des démarches locales susceptibles d'avoir une incidence sur certaines mesures envisagées.

Le PPBE de Bordeaux-Mérignac reste toutefois établi de façon coordonnée avec le schéma de composition générale en cours d'élaboration et les évolutions réglementaires envisagées.

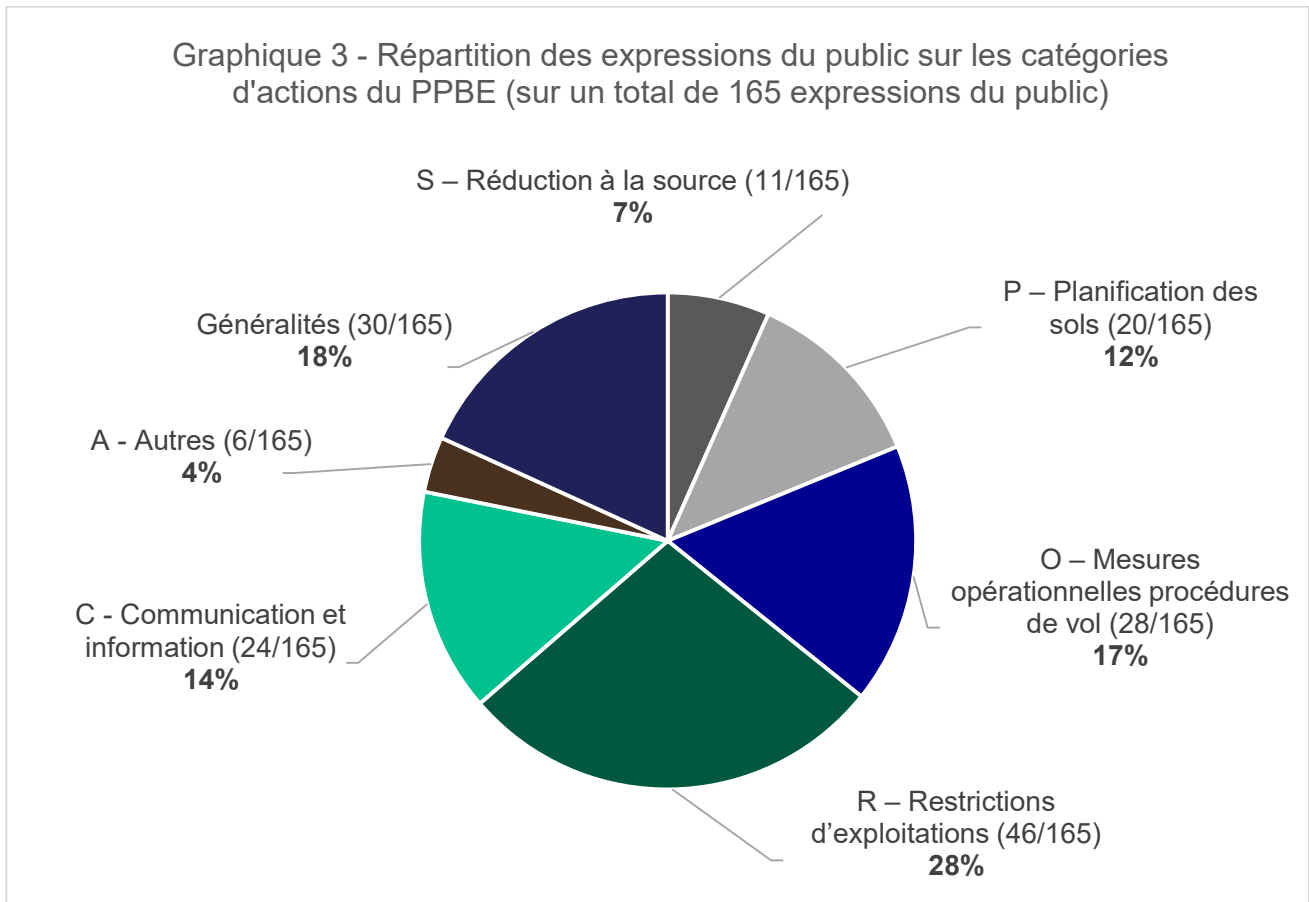
La révision du PPBE tous les cinq ans, sur la base de cartes mises à jour, permet d'ajuster le diagnostic et le plan d'action en découlant aux évolutions et changements, rencontrés ou envisagés localement.

Sur les actions prévues par le PPBE

Certains contributeurs citent spécifiquement certaines actions du PPBE. Ces différentes actions sont réparties entre six catégories ou « piliers » :

- S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;
- P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;
- O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;
- R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;
- C : communication/formation/information/études ;
- A : tous les autres types de mesures qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

Le graphique suivant présente la répartition des expressions du public entre ces différentes catégories d'actions.



3.1 Réduction à la source

La catégorie d'action S portant sur les mesures de réduction du bruit à la source a fait l'objet de dix contributions.

Éléments généraux sur la catégorie S - Réduction à la source du bruit des avions

Six participants s'expriment de façon générale sur la catégorie S, et se disent favorables à l'objectif poursuivi de réduction de bruit à la source.

Cependant, pour trois contributeurs, les évolutions technologiques permettant de réduire le bruit à la source restent insuffisantes sans une réduction plus générale du trafic aérien et une vision « *plus systémique de l'enjeu* » de réduction du bruit.

Action S1 – Maintenir et renforcer les incitations financières au renouvellement des flottes et notamment la modulation des redevances d’atterrissage

L’action S1 est mentionnée dans trois contributions.

Deux acteurs du domaine de l’aéronautique reviennent sur l’arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique publié en septembre 2021 pour une application prévue au 1^{er} avril 2022. Ils attirent l’attention sur le risque d’augmentation de la redevance d’atterrissage au niveau global sur l’aéroport.

Afin d’échelonner les coûts et permettre « *une transition raisonnable sur le plan financier* » pour les transporteurs aériens, un des acteurs recommande de faire évoluer progressivement la réglementation et de maintenir un écart minimum entre les différents niveaux de modulation des redevances d’atterrissage.

Enfin, une collectivité insiste sur la nécessité de mettre en place des redevances atterrissages suffisamment incitatives pour contribuer à la réduction des vols, particulièrement pour les vols nocturnes entre 22h et 6h.

Certains contributeurs demandent une taxation plus importante des avions lors des « créneaux horaires les plus gênants » et pour les avions les plus bruyants et l’augmentation de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) la nuit.

Réponse des services de l’État :

Réduction du bruit à la source : recherche et développement

L’État participe activement via le CORAC (Conseil pour la recherche aéronautique civile) au soutien de la recherche et développement dans le domaine de l’aviation civile. Les préoccupations de sécurité et de performance environnementale des aéronefs sont au cœur des actions de recherche financées par le CORAC. Les financements alloués à la recherche ont été fortement augmentés dans le cadre du plan de relance gouvernemental. Une partie de ces financements concerne le développement de motorisations en tout ou partie électrique ou l’émergence de carburants durables d’aviation (SAF). Si le bénéfice de motorisation électrique est de manière évidente très fort pour la réduction des émissions gazeuses, il restera à évaluer pour la performance acoustique dans la mesure où le moteur n’est qu’un des facteurs contributifs au bruit produit par un aéronef.

Les fabricants sont incités à concevoir des modèles moins bruyants pour respecter les normes de bruit édictées par l’OACI (Organisation de l’aviation civile internationale). Le CAEP (comité de la protection de l’environnement en aviation) a ainsi créé des chapitres successifs (3, 4 et 14) pour les avions commerciaux qui correspondent à des limitations de plus en plus sévères sur les niveaux certifiés de bruit d’un avion. Un ensemble d’industriels regroupés sous le nom ICCAIA (*International Coordinating Council of Aerospace Industries*) intervient au niveau du CAEP en ce sens, notamment pour fournir des données nécessaires à l’élaboration de ces normes. Le GIFAS (Groupement des industries françaises aéronautiques) fait partie de l’ASD (*AeroSpace and Defence industries*) au niveau européen, qui fait lui-même partie de l’ICCAIA. Le GIFAS est donc directement concerné par ces évolutions de conception vers des modèles moins bruyants.

En ce sens, comme prévu dans l’action S1 du projet de PPBE, la DGAC prendra une part active à ces travaux du CAEP, qui ont pour but de contribuer globalement et sur un temps long à la réduction des nuisances sonores liées aux aéronefs à l’échelle internationale.

Réduction du bruit à la source : incitations financières au renouvellement des flottes

La DGAC, en sa qualité d’autorité concédante, demande à l’exploitant, aéroport de Bordeaux-Mérignac (AdBM) d’appliquer une politique tarifaire incitant les compagnies aériennes à utiliser des avions à la performance acoustique élevée et à atterrir et décoller aux heures les moins gênantes pour les populations riveraines. Concrètement, cela signifie que les compagnies aériennes qui utilisent des avions performants aux heures les plus gênantes bénéficient de tarifs plus avantageux que celles qui ne démontrent pas un engagement volontariste en matière de lutte contre le bruit.

Les mesures tarifaires incitatives se traduisent principalement par des modulations du tarif des redevances aéroportuaires payées au concessionnaire par les compagnies aériennes en contrepartie de l'utilisation des services aéroportuaires.

Nouvelle classification des aéronefs en groupes acoustiques pour le calcul de la redevance d'atterrissage et de la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes)

La classification des aéronefs selon leur performance acoustique est l'un des paramètres qui permet de calculer, vol par vol, la TNSA et la redevance d'atterrissage. Elle permet une différenciation fondée sur les performances acoustiques des aéronefs et conduit à une taxation plus lourde des aéronefs les plus bruyants afin d'inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes ou à déployer les aéronefs les plus performants qu'elles exploitent sur les aéroports français.

Cette modulation est réalisée à partir d'une classification des aéronefs répartis en six groupes acoustiques (du groupe 1, le plus bruyant, au groupe 5a, le moins bruyant ; le groupe 5 b correspondant aux plus petits appareils qui font l'objet d'un traitement spécifique), selon leur respect des normes prévues par l'annexe 16 de l'OACI et de leur marge acoustique cumulée.

Cependant, cette classification datait de 2004 et au fil des évolutions technologiques, le renouvellement des flottes des compagnies a rendu caduque sa pertinence : en 2019, 90 % des mouvements ont été réalisés par des aéronefs classés dans le groupe acoustique le plus performant, donc le moins taxé.

La DGAC a donc engagé la révision de cette classification afin de la rendre plus incitative, en prenant en compte la typologie actuelle des flottes en activité et les efforts des compagnies pour renouveler leurs flottes, et en ciblant *a contrario* celles qui n'ont pas engagé cet effort.

Les six groupes acoustiques de référence ont ainsi été modifiés par l'arrêté du 8 septembre 2021 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 applicable à partir du 1er avril 2022.

Après cette refonte des groupes acoustiques, les aéronefs classés comme les plus performants ne représenteront plus que 27 % des mouvements sur les aéroports français.

Application pour la redevance d'atterrissage

A partir de cette classification, l'exploitant d'aérodrome a mis en œuvre au 1^{er} avril 2022, dans le respect de critères règlementaires, les coefficients de modulation de la redevance pour chacun des groupes acoustiques et chacune des plages horaires préétablies.

Les usagers des aéroports (compagnies aériennes, entreprises de travail aérien, avions privés) s'acquittent de redevances en contrepartie de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires. Les redevances sont réglementées de sorte qu'elles doivent être égales pour deux usagers qui se trouvent dans une situation identique, toute exception devant être justifiée par un objectif d'intérêt général. La redevance d'atterrissage est modulée en fonction de la période de la journée, du jour de la semaine et de la performance des aéronefs en matière acoustique ou d'émissions gazeuses.

Sur les effets attendus de cette mesure sur la redevance d'atterrissage, l'Autorité de régulation des transports, régulateur des redevances aéroportuaires, vérifie que l'évolution des tarifs des redevances est modérée. Cette vérification s'apprécie sur l'augmentation du produit global des redevances. Le régulateur est également vigilant à ce qu'il n'y ait ni forte hausse d'une redevance donnée ni catégories d'usagers qui voient leurs redevances spécifiquement augmenter.

La redevance d'atterrissage, enfin, ne représente qu'une fraction du coût de touchée pour les compagnies. L'éventuelle hausse de redevance d'atterrissage, pour l'usage de certains aéronefs, doit donc être relativisée.

Application pour la TNSA

Les compagnies aériennes s'acquittent également de la TNSA, dédiée au financement de l'aide à l'insonorisation des riverains proches des principaux aéroports en termes de mouvement. Le montant annuel de la taxe est plafonné par la loi à hauteur de 55 M€, son tarif est fixé par plate-forme en fonction des besoins locaux de financement, et non de manière uniforme sur l'ensemble du territoire, expliquant des écarts significatifs entre aéroports (de 0,50 € pour Nice à 40 € pour Le Bourget en moyenne par décollage).

Il convient de noter que le tarif de la TNSA est également modulé en fonction de l'heure du décollage, avec une forte distinction selon les décollages de jour (6 h-18 h), ceux de soirée (18 h-22 h) et ceux de nuit (22 h-6 h).

La réforme des groupes acoustiques a aussi été conçue afin d'être mise en œuvre à recettes constantes de la TNSA, tant au niveau national que par plateforme. Ainsi, la nouvelle classification n'augmente pas la recette globale sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, mais répartit de manière plus efficace la charge financière selon la performance acoustique des flottes.

Pour cela, il a été nécessaire d'adapter de manière concomitante à la réforme de la classification des groupes acoustiques les autres paramètres de calcul de la TNSA : les coefficients de modulation et le tarif par aéroport.

Les textes réglementaires s'y rapportant ont été publiés au Journal officiel le 30 mars 2022, pour une application au 1^{er} avril 2022.

3.2 P - Planification des sols

La catégorie d'action P portant sur les mesures de planification des sols a fait l'objet de vingt contributions.

Action P1 – Étude d'opportunité de révision du plan d'exposition au bruit (PEB)

Cinq contributions portent sur l'action P1 sur l'étude d'opportunité de révision du PEB.

Trois participants, dont deux collectivités territoriales, s'expriment sur la temporalité de cette étude d'opportunité qui apparaît comme « *une nécessité* », car le PEB actuel date de fin 2004. La Métropole précise que « *cette révision du PEB et du Plan de Gêne Sonore (PGS) qui en découle, n'aura de sens que si l'avenir de la piste sécante y est pris en compte* ».

De plus, un acteur du domaine aéronautique souhaite que le projet de modification du PEB prenne en compte les croissances démographiques des communes afin de nuancer l'argument avancé dans le PPBE selon lequel « *la population exposée à plus de 50 dB la nuit a augmenté en raison pour partie d'une hausse des vols commerciaux* » (page 34).

Enfin, un participant se demande si le PEB a été actualisé dans le cadre actuel du PPBE porté à la consultation du public.

Réponse des services de l'État :

Le PEB a-t-il été actualisé dans le cadre du PPBE 2021-2025 ?

Le PEB approuvé le 22 décembre 2004 sera mis à jour par annexion du PPBE à son rapport de présentation lors de l'approbation du PPBE par la préfète de la Gironde. Cette actualisation reste sans effet sur les hypothèses du PEB et les servitudes appliquées.

Depuis l'approbation du PEB, les hypothèses d'infrastructures n'ont pas évolué et les trajectoires prises en compte restent d'actualité. Les prévisions de trafic à long terme demeurent en outre à ce jour valables. Les courbes de bruit modélisées sont ainsi jugées suffisamment protectrices des populations, l'application des servitudes du PEB permettant d'éviter les nouvelles constructions en zone de bruit soumise à au moins 55 dB (Lden) dans la situation actuelle et à long terme.

Les croissances démographiques des communes riveraines de l'aéroport ont-elles été prises en compte dans le PPBE ?

L'application des servitudes du PEB par l'autorité compétente en matière de délivrance de permis de construire doit permettre d'éviter les accroissements de populations en zone de bruit exposée à plus de 55 dB (Lden). La croissance démographique d'une commune ne devrait ainsi pas avoir d'effet notable dans les dénombrements de population dans ces zones. La prise en compte dans le PEB de la croissance

démographique d'une commune serait ainsi contradictoire aux interdictions de construire établies. Par voie de conséquence, les décomptes de populations en zone de bruit des CSB à long terme, inventoriés dans le PPBE, n'ont pas vocation à prendre en compte la croissance démographique des communes à long terme.

Action P2 – Analyse des statistiques des permis de construire délivrés dans le PEB

Une collectivité et un acteur du domaine aéronautique se sont exprimés sur l'action P2. La première estime que cette mesure « *ne donne rien de concret sur la diminution des nuisances sonores* ». Elle ajoute que la réglementation actuelle n'autorise pas la construction de logements sous les couloirs de bruits, et remet en question l'analyse statistique proposée dans cette action.

Action P3 – Poursuivre le programme d'insonorisation des logements du plan de gêne sonore

L'action P3 est mentionnée dans treize contributions. Pour les participants, la protection acoustique des logements apparaît comme un bon moyen pour aider les propriétaires à lutter contre les nuisances sonores, et doit être poursuivie.

Quatre participants habitant à Mérignac, Saint-Jean-d'Illac et Le Haillan regrettent que leurs habitations ne soient pas éligibles au droit à l'insonorisation des logements. Le PGS ne serait pas représentatif de la gêne sonore réelle.

Deux collectivités s'expriment sur cette action P3 et s'étonnent de sa présence dans le PPBE alors que le dispositif est déjà existant et qu'il n'a jamais été question de le suspendre.

La participation financière de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac aux travaux d'isolation phonique des logements est souhaitée par deux participants. De façon générale, un participant souhaite en savoir plus sur les aides à l'insonorisation pour lutter contre les nuisances sonores.

Enfin, un contributeur se demande si le PGS a été actualisé dans le cadre actuel du PPBE.

Réponse des services de l'État :

Observatoire des permis de construire

Le suivi des permis de construire délivrés en zone de bruit a été une mesure initiée en 2009 et arrêtée en 2014 en raison d'un manque de ressources mobilisables. Il est apparu nécessaire de reprendre cette action afin d'être en mesure de juger de l'efficacité du PEB et de son application, dans un souci de transparence.

Le plan de gêne sonore

Le PGS approuvé le 23 décembre 2004 est établi sur la base du trafic estimé de l'année 2005. Sa révision initiée avant la pandémie a été suspendue dans l'attente d'une stabilisation des perspectives de trafic, les hypothèses prises en compte pour l'élaboration d'un PGS correspondent à celles de l'année suivant son approbation.

Les logements les plus exposés sont identifiés dans le PGS en vigueur et ont déjà bénéficié ou restent éligibles à une aide à l'insonorisation. Considérant que le nombre de logements restant potentiellement à insonoriser identifiés sur la base du PGS ne s'amenuise que depuis récemment, la révision du PGS n'aurait *a priori* pas permis l'insonorisation de logements moins prioritaires eu égard aux ressources disponibles et mobilisables.

La révision du PGS constitue un enjeu prioritaire indépendamment du PPBE et ne relève ainsi pas d'une de ses actions détaillées. Sa révision devra permettre d'identifier de nouveaux logements, édifiés dans le respect des servitudes du PEB, éligibles à une aide à l'insonorisation.

Aides à l'insonorisation des logements

Le dispositif est financé par la TNSA. Des informations générales sur ce domaine sont disponibles sur le site du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires (<https://www.ecologie.gouv.fr/aide-linsonorisation-des-logements-autour-des-aeroports>).

La procédure à suivre pour l'obtention de cette aide est gérée par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac qui diffuse toutes les modalités sur son site internet (<https://www.bordeaux.aeroport.fr/laeroport/environnement/informations-riverains>).

3.3 O – Mesures opérationnelles et procédures de vols

La catégorie d'action O portant sur les mesures opérationnelles et les procédures de vols a fait l'objet de vingt-sept contributions.

Action O1 – Améliorer les procédures et les trajectoires

L'action O1 a fait l'objet de dix-sept contributions. Plusieurs participants proposent des actions concrètes pour améliorer les procédures et les trajectoires, comme le plané des avions lors des phases d'atterrissages, une pente de trajectoire sur l'approche finale plus importante ou encore une approche avec une puissance ralentie permettant de réduire la consommation de carburant et l'impact sonore.

D'autres identifient plusieurs améliorations qui pourraient participer à la diminution des nuisances sonores, et se demandent si elles sont réalisables, comme l'augmentation de la hauteur d'altitude de survol ou bien encore la mise en place de la procédure de type PRISALT (permettant de privilégier la prise d'altitude au lieu de la prise de vitesse).

Certains contributeurs s'expriment favorablement sur l'objectif poursuivi par cette action : agir sur les procédures de vol pour influencer la direction ou la hauteur de survol de certaines communes. La métropole encourage la mise en œuvre de cette action qui pourrait apporter une réelle amélioration en termes de nuisances sonores, dans l'attente de restrictions pour les vols de nuits. Enfin, un acteur du domaine de l'aéronautique est également favorable si cette mesure ne conduit pas à une augmentation du temps de trajet et donc de la consommation en carburant, et ne réduit pas les marges de sécurité.

En complément de propositions d'amélioration, des participants soulignent que certaines trajectoires ne sont pas respectées. Les contributions relatives au non-respect des trajectoires sont traitées dans l'action C7 (retour d'expérience sur les manquements instruits).

Est en outre évoquée l'obligation d'évolution des aéronefs dans des volumes de protection environnementale (VPE) associés aux procédures d'approche et aux procédures de départ.

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

Seul un acteur du domaine de l'aéronautique s'exprime à propos de l'action O2. Si cette mesure réduit les nuisances sonores et les émissions de CO₂, alors il souhaite que les travaux soient poursuivis et généralisés pour toutes les compagnies aériennes.

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

Cinq contributions mentionnent les approches en descente continue. Deux acteurs du domaine de l'aéronautique soutiennent et « *sont volontaires* » pour continuer à mettre en place cette mesure. L'un souhaite que les personnels navigants et les experts des compagnies aériennes soient associés et consultés dans ces mesures opérationnelles. Cependant, deux collectivités expriment leur surprise face à la présence de cette action dans le PPBE qui n'est « *pas une nouveauté* » puisqu'elle est déjà en application.

Une association regrette que l'objectif du taux d'utilisation de ce type de procédures ne soit que de 50 % et se demande les raisons motivant cet objectif.

Réponse des services de l'État :

Action O1 – Améliorer les procédures et les trajectoires

Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, les procédures de moindre bruit publiées consistent à éviter le survol de l'agglomération bordelaise, ainsi qu'à suivre rigoureusement les trajectoires de départs standardisés aux instruments jusqu'à l'altitude de 5000 pieds pour chacune des pistes, sauf contrainte de sécurité. Un arrêté ministériel porte application des procédures moindre bruit depuis 2009 et permet de sanctionner leur non-respect (voir réponse de l'État dans la partie 3.5 – Communication et information). La recherche d'amélioration des procédures et des trajectoires est une préoccupation constante de la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), l'amélioration des procédures opérationnelles étant un des piliers de l'approche équilibrée pour réduire le bruit produit par le trafic aérien.

Pour les phases de décollage, les procédures moindre bruit en vigueur prévoient, pour tous les types d'avion, d'atteindre l'altitude de 3000 pieds le plus rapidement possible. En complément pour les aéronefs à turboréacteurs, la procédure OACI d'atténuation de bruit au départ NADP1 (*noise abatement procedure departure*) s'applique d'ores et déjà. Cette procédure réduit les nuisances sonores dans les environs immédiats de l'aéroport en priorisant les gains en hauteur.

Lors des phases d'atterrissage, les avions peuvent d'ores-et-déjà suivre une CDO jusqu'au palier intermédiaire réglementaire précédant immédiatement l'approche finale. Cette dernière se fait toujours selon une pente publiée moins forte, nécessitant la sollicitation des moteurs. Pour des raisons de sécurité, la pente d'approche finale, et donc la hauteur de survol sous la finale, ne peut être modifiée.

Concernant l'observation sur les VPE, la conception des trajectoires publiées en vigueur a déjà pris en compte les enjeux de protection environnementale. En outre la surveillance du respect des trajectoires faite par la DGAC est satisfaisante techniquement (cf. réponse des services de l'État relative à l'action C7).

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

L'objectif de l'action O2 est de pérenniser cette procédure d'arrivée et de l'ouvrir à toutes les compagnies, en sachant qu'à la date de rédaction du PPBE, les critères OACI permettant de pérenniser ce type d'approche sont en cours de finalisation.

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

Le taux de réalisation des CDO dépend notamment du choix des équipages lors de la conduite de leur vol. Il dépend également des contraintes de circulation aérienne dans les espaces aériens adjacents au volume géré par le service de la navigation sud-ouest (SNA-SO), sous la responsabilité d'autres organismes de contrôle aérien. D'où l'objectif, *a minima*, de maintenir le taux actuel de 50 % d'utilisation de CDO.

A noter que le début d'approche finale en piste 23 se situe à 3 000 pieds, à environ 20 km en amont du seuil de piste, soit au-delà de la limite extérieure des CSB représentée par l'isophone Lden 55dB située quant à elle à environ 8 km de ce seuil. L'application des CDO ou non n'a donc pas d'influence sur l'effet sonore dans les zones de bruit identifiées par les CSB.

3.4 R – Restrictions d'exploitation

La catégorie d'action R portant sur les restrictions d'exploitation a fait l'objet de quarante-huit contributions.

Action R1 – Envisager des restrictions d'exploitation sur les vols de nuit

L'action R1 a fait l'objet de trente-quatre contributions. La majorité des participants se sont exprimés en faveur de restrictions d'exploitation sur les vols de nuit.

La principale mesure de restriction mentionnée est l'interdiction des vols entre 22 heures et 6 heures du matin (avec quelques exceptions comme les vols sanitaires) afin de réduire les nuisances sonores et préserver le sommeil des riverains. Les compagnies aériennes – notamment low-cost – devraient alors mieux gérer leur planning de vol. Une association alerte cependant sur les possibles dérives engendrées de ces plages horaires restrictives, qui ne doivent pas « *pour autant augmenter les nuisances avant et après le couvre-feu* ».

De plus, plusieurs participants dont une association et trois collectivités, regrettent l'absence de perspectives dans le temps pour la mise en œuvre concrète d'actions de restrictions des vols de nuit, et dénoncent le retard de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac en comparaison aux autres aéroports français.

Une association insiste sur les conséquences environnementales, sanitaires et sécuritaires que représentent les vols de nuit en s'appuyant sur des rapports de l'OMS ou d'autres associations. Les restrictions d'exploitation sur les vols de nuits apparaissent alors essentielles.

Cependant, un point de vigilance sur les restrictions d'exploitation sur les vols de nuit est apporté par un acteur du domaine de l'aéronautique, spécialisé dans le transport de fret et l'industrie express. En effet, les contraintes opérationnelles induites par ce type de marchandises dans un temps restreint (regroupement, tri, réorientation...) ne peuvent être conduites que par des activités nocturnes. De plus, le transport de fret joue un rôle « *absolument critique* » pour l'attractivité et la compétitivité de l'économie française.

Enfin, cet acteur rappelle que le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à certains critères, à savoir « *démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations* » (dispositions du règlement (UE) n° 598/2014).

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie R – Restrictions d'exploitation

Une quinzaine de contributeurs identifient plusieurs nouvelles mesures qui pourraient participer à la diminution des nuisances sonores. Ils proposent notamment :

- l'interdiction d'aéronefs ayant un bruit certifié en approche et en survol inférieur à de nouveaux seuils de bruit à définir ;
- la réduction du trafic aérien, en instaurant un plafond du nombre de vols à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ;

Enfin, d'autres contributeurs identifient spécifiquement de nouvelles mesures concernant les restrictions des vols militaires. Ils proposent :

- l'interdiction des vols d'essais des avions militaires, notamment pour les Rafales en raison des nuisances sonores engendrées ;
- l'application des mêmes obligations sonores que les avions civils lors des formations des Rafales ;
- le transfert des vols d'entraînement à la base aérienne militaire 120 de Cazaux.

Réponse des services de l'État :

En préambule, il est important de rappeler que les aéronefs certifiés au titre du chapitre 2 de l'annexe 16 de l'OACI sont déjà interdits (sauf dérogation prévue par la réglementation) sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. La négociation entre l'exploitant AdBM et les compagnies aériennes a été jusque-là l'outil de régulation des vols de nuit. En 2019 (année de référence), les aéronefs qui ont fréquenté l'aéroport de Bordeaux-Mérignac la nuit relevaient en grande majorité du chapitre 3 avec une marge acoustique cumulée supérieure à 13 EPNdB ou du chapitre 4.

La DGAC a pris note des préoccupations exprimées. Cependant les questions relatives aux modalités des restrictions d'exploitation ne relèvent pas du PPBE, mais de l'étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation selon l'approche équilibrée (EIAE).

En effet, en application du règlement européen n° 598/2014, une restriction d'exploitation (quatrième pilier du concept OACI d'approche équilibrée) peut seulement être adoptée si les deux conditions suivantes sont remplies :

- les mesures envisagées dans le PPBE dans le cadre des trois premiers piliers de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source, planification des sols et mesures opérationnelles) ne résolvent pas un problème de bruit identifié ;
- une étude d'impact selon l'approche équilibrée a été réalisée au préalable.

L'objectif de l'EIAE est d'identifier quelles nouvelles restrictions d'exploitation de la plateforme permettraient d'atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores fixé préalablement pour répondre au problème de bruit identifié, en évaluant les différentes incidences (acoustiques, sanitaires et socio-économiques) pour vérifier si les solutions envisagées sont proportionnées aux conséquences qui en découleront.

Concernant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, l'évolution récente du trafic commercial sur des créneaux nocturnes a conduit à une augmentation de la population affectée par le bruit la nuit. Toutes les mesures permettant de réduire les effets des vols de nuit et relevant des trois premiers piliers sont déjà mises en œuvre. Pour envisager d'autres mesures, il est dès lors nécessaire de mener une EIAE. Cette étude déterminera comment des restrictions peuvent être appliquées au regard de leur impact économique et social. Elle ne se limitera pas à la seule problématique des vols de nuits mais étudiera la situation de l'aéroport dans sa globalité.

En termes de délais, la réalisation de l'EIAE pourra démarrer après l'adoption du PPBE. Une fois cette étude réalisée, un projet d'arrêté de restriction pourra être pris par le ministre chargé des transports. La procédure d'adoption de nouvelles restrictions d'exploitation suit ensuite des étapes précises et fixées par les réglementations européenne et française. Diverses consultations et saisines des autorités concernées sont ainsi imposées : consultation de la commission consultative de l'aéroport (CCE), consultation du public pendant 3 mois, saisine de l'ACNUSA, saisine de la Commission européenne. Un délai total d'au moins 12 mois est au final nécessaire, entre le lancement de l'EIAE et l'adoption de nouvelles restrictions.

Enfin, les réponses aux commentaires liés aux vols militaires figurent à la partie 5 – Sujets à traiter indépendamment.

3.5 C – Communication et information

La catégorie d'action C portant sur les mesures de communication et d'information a fait l'objet de vingt-quatre contributions.

Éléments généraux sur la catégorie C – Communication et information

Action C1 – Informer sur l'activité aéroportuaire

L'enjeu d'information relative à l'activité aéroportuaire a été mentionné dans deux contributions. Un des participants souhaiterait avoir accès aux « *statistiques des mouvements sur les 4 seuils des pistes 11/29 et 05/23* ». L'autre souhaite que le suivi de l'activité soit réalisé par un organisme indépendant et objectif, en concertation avec les riverains.

Action C3 – Sensibiliser les contrôleurs aux enjeux environnementaux

Deux contributeurs évoquent cette action et la sensibilisation des professionnels du secteur aérien. Un autre contributeur, représentant les acteurs du fret aérien, tient à rappeler que « *les pilotes sont, de façon continue, sensibilisés, formés et évalués aux problématiques environnementales et qu'ils sont tenus de respecter les procédures inscrites dans leurs manuels d'exploitation ainsi que les restrictions d'exploitation et les trajectoires* ».

Action C4 – Suivre et porter à connaissance les résultats de l'étude DEBATS

Un contributeur estime que cette étude DEBATS, lancée il y a dix ans, « *a d'ores et déjà fournit des données essentielles* » attestant de l'impact du bruit sur la santé humaine. Il souhaite que cette mesure aille plus loin qu'une « *simple information* » mais que les résultats soient directement intégrés dans les actions de diminution des nuisances sonores.

Action C5 – Établir une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB en Lden

Seuls deux participants s'expriment sur l'action C5 portant sur la réalisation d'une cartographie des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB en Lden.

Un participant regrette que le bruit des avions ne soit apprécié que par des moyennes et non par des pics de bruit.

L'autre contributeur regrette que cette action ne soit pas plus contraignante pour imposer le respect des limites sonores réglementaires définies par arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006, qui introduit une valeur limite de 50 dB pour l'aérien.

Action C7 – Retour d'expérience sur les manquements instruits

Cette action, et plus généralement le sujet du non-respect des procédures et des trajectoires, a fait l'objet de onze contributions du public.

Ces participants disent constater fréquemment des cas de non-respect des trajectoires, des altitudes réglementaires et des procédures de moindre bruit. Certains ajoutent avoir signalé ces manquements auprès de l'aéroport à de multiples reprises et estiment que leurs plaintes ne sont pas prises en considération. En effet, malgré ces signalements, ils considèrent que ces infractions perdurent et déplorent que de réelles sanctions ne soient pas prises.

Un participant estime que l'action C7 est insuffisante pour lutter contre les infractions constatées. Il regrette que cette mesure repose sur un simple recensement des manquements et souhaite que des dispositions plus directives et contraignantes soient mise en place afin de sanctionner les compagnies qui ne respecteraient pas les procédures. En ce sens, un autre contributeur propose de renforcer la procédure de signalement et de sanction.

Par ailleurs, un contributeur, représentant les acteurs du transport aérien, propose d'avertir les compagnies lors d'éventuels manquements afin de leur permettre de corriger immédiatement leurs erreurs. Il estime que si les compagnies n'ont pas été prévenues préalablement, « *il serait de bon ton de ne pas les sanctionner financièrement plusieurs fois* » si elles reproduisent leurs infractions.

Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie C – Communication et information

De nouvelles actions au sein de la catégorie C – Communication et information sont proposées. Ces mesures portent sur :

- le renforcement des mesures de bruit, à travers la multiplication des stations de mesures aux abords de la plateforme et le long des couloirs aériens ;
- la création d'un observatoire des nuisances réunissant l'ensemble des parties prenantes, les collectivités concernées mais également les associations de riverains. Il est proposé que cet observatoire « dispose des relevés factuels de bruits par trimestre et qu'il soit à même de pouvoir relever les infractions et valider les orientations politiques de l'aéroport » en matière de protection des populations contre les nuisances sonores ;
- la réalisation d'études, menées par un bureau d'étude indépendant, sur les effets du bruit sur la santé et la qualité des riverains et des enfants scolarisés dans les établissements scolaires à proximité de l'aéroport. La Métropole ajoute que cette étude pourrait porter sur les populations exposées au-delà des seuils recommandés par l'Organisation mondiale de la santé (et non uniquement des seuils réglementaires). Ces estimations pourraient être rendues publiques dans un objectif de transparence de l'information.

Réponse des services de l'État :

Sur l'accès à l'information sur les nuisances sonores :

Pour rappel, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac publie sur son site internet

(<https://www.bordeaux.aeroport.fr/laeroport/environnement/documents-en-telechargement>)

un relevé trimestriel de l'utilisation des pistes, du nombre de mouvements et du nombre moyen journalier d'émergences sonores avion en Lamax (niveau instantané maximal). Les bulletins des dix dernières années peuvent être consultés dans la rubrique environnement du site.

Depuis 2003, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dispose d'un système de mesure du bruit et de suivi des trajectoires des avions dénommé « Aérovision ». Les données présentées dans cet outil émanent du service de la navigation aérienne du Sud-Ouest (SNA-SO) pour le trafic et des 6 stations de mesure implantées autour de l'aéroport pour les niveaux sonores : 4 sous l'axe de la piste préférentielle 05/23 (orientée nord-est/sud-ouest) et 2 sous celui de la deuxième piste 11/29 (orientée sud-est/nord-ouest). Les niveaux sonores mesurés sont corrélés aux trajectoires des avions, ce qui permet d'identifier la source du bruit et l'analyse des niveaux par type d'aéronef. Les six stations de mesure et leur système d'exploitation des données ont été renouvelés en 2019 et 2020 dans le respect des normes et réglementations liées au monitoring bruit. Aérovision est actuellement en cours d'homologation par l'ACNUSA. Au sujet de la création d'un observatoire des nuisances, il existe déjà une instance de dialogue entre les parties prenantes : la commission consultative de l'environnement. La CCE relève du code de l'environnement (article L. 571-13 du code de l'environnement). Elle regroupe des associations de riverains, des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, des professions aéronautiques et des collectivités territoriales. Elle est consultée pour toute question d'importance relative à l'environnement. Elle a notamment été consultée sur ce projet de PPBE.

L'action C2 « Répondre aux sollicitations des populations riveraines » permettra également d'apporter des compléments d'informations au travers du point n° 3 :

« Proposer aux communes couvertes par le plan de gêne sonore (PGS), la mise en place à compter de 2022 d'une permanence de l'aéroport en mairie (une demi-journée tous les quadrimestres). L'objectif est d'aller à la rencontre des riverains et des élus pour leur fournir régulièrement des renseignements relatifs à l'évolution de l'environnement sonore aéroportuaire et répondre à leurs interrogations ».

Sur le programme DEBATS :

Concernant l'action C4, le programme DEBATS (« Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé »), premier programme français de grande ampleur, a été lancé dès 2012, en lien avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les Directions générales de la santé (DGS) et de la prévention des risques (DGPR) et l'Université Gustave-Eiffel (anciennement IFFSTAR), qui a produit les études. Les études ont été menées notamment autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Le programme, aujourd'hui terminé, a permis de faire avancer les connaissances sur les effets du bruit sur la santé, et a conduit à de nombreuses publications sur le sujet. D'autres publications vont suivre. Le niveau de preuve est actuellement suffisant pour confirmer le rôle du bruit aérien dans la survenue de la gêne et des perturbations du sommeil. L'objectif de l'action C4 est de relayer cette connaissance aux collectivités et riverains à l'occasion des CCE. Les services de l'État sont fortement conscients des enjeux de santé publique et prennent très au sérieux les effets sanitaires résultant de l'exposition au bruit des avions.

Sur le suivi des déviations de trajectoires :

Au sujet des déviations de trajectoires, la surveillance des manquements à la réglementation environnementale est de la responsabilité de la DSAC-SO. Ses agents assermentés s'assurent que les procédures à moindre bruit sont suivies, sauf contrainte de sécurité. Les cas avérés de manquements font systématiquement l'objet de procès-verbaux transmis à l'ACNUSA, compétente pour les sanctionner. À titre d'exemple en 2021, sur les 1 064 déviations détectées :

- 846 (80 %) avaient pour cause les conditions météorologiques ;
- 162 (15 %) avaient pour cause la sécurité ;
- 37 (3 %) ont fait l'objet d'un PV ;
- le reste concernait des causes justifiées (évacuations sanitaires, vols militaires, etc.)

En 2021 également, 14 dossiers ont été examinés par l'ACNUSA. 10 amendes ont été dressées pour un montant total de 94 000 €.

L'action C7 vise à étudier, sur la base des déviations de trajectoires observées, la possibilité d'initier des démarches de prévention visant à leur évitement. La réalisation d'un bilan annuel doit permettre d'orienter ces démarches et de contribuer à alimenter le dialogue entre le gestionnaire de l'aéroport et les compagnies aériennes.

3.6 A – Autres

La catégorie d'action A portant sur les autres mesures a fait l'objet de six contributions.

Action A1 – Réduire le bruit au sol

Trois contributeurs dont deux représentant les acteurs du secteur du transport aérien, saluent les efforts de l'aéroport en matière d'électrification et de généralisation des convertisseurs. Ils suggèrent de :

- équiper les postes en air conditionné, afin de pouvoir, si besoin, chauffer ou refroidir la cabine et permettre réellement aux compagnies de se dispenser de l'utilisation d'un APU (groupe auxiliaire de puissance) ;
- installer ces convertisseurs sur les postes avions au large, dédiés aux opérateurs cargo ;
- instaurer une obligation d'usage des moyens de substitution aux moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs au fur et à mesure de leur déploiement.

Action A2 – Réaliser une étude d'opportunité du prolongement du taxiway « P » au seuil de piste 05

Trois contributeurs regrettent que le prolongement du taxiway « P », demandé depuis de nombreuses années par les communes voisines et les associations de riverains, fasse seulement l'objet d'une étude d'opportunité. Ils estiment que cette étude aura pour conséquence de « reporter encore dans le temps la réalisation de ce prolongement qui permettrait aux aéronefs de décoller plus tôt et donc de réduire l'impact sonore sur les territoires survolés ». La métropole s'exprime favorablement au prolongement du taxiway estimant que cette mesure pourrait apporter de réelles améliorations en matière de bruit, dans l'attente de la mise en place de restrictions des vols de nuit.

Réponse des services de l'État :

Sur la réduction du bruit au sol

La Direction du transport aérien (DTA) de la DGAC a piloté un groupe de travail chargé d'explorer la possibilité de doter les aéroports relevant de l'ACNUSA d'une réglementation relative à l'utilisation des moyens de substitution aux APU. Un projet d'arrêté a été élaboré pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Il est sur le point d'être finalisé avant une présentation en CCE. La Gendarmerie du transport aérien (GTA) sera chargée du contrôle du respect de la réglementation.

Sur l'étude d'opportunité du prolongement du taxiway « P » au seuil de piste 05 :

La réalisation du prolongement du taxiway « P » au seuil de la piste 05 nécessite au préalable d'étudier sa faisabilité technique et financière ainsi que son impact environnemental. L'étude d'opportunité prévue par le PPBE devra permettre d'apporter des éléments d'appréciation à l'ensemble des acteurs qui participeront à l'éventuelle mise en œuvre des aménagements.

04 Les modalités de consultation

Cette catégorie concerne la concertation préalable avec la Commission consultative de l'environnement et les modalités de consultation du public. Elle a fait l'objet de onze contributions.

Modalités d'élaboration du PPBE et de concertation avec la CCE

Quatre contributeurs abordent les modalités d'élaboration du PPBE.

Une association attire l'attention sur le décalage temporel avec le précédent PPBE, approuvé en 2009. Cela prouverait « *le faible intérêt à préserver les riverains des nuisances sonores et environnementales de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac* ».

Deux autres participants abordent la concertation avec la CCE. L'un d'eux s'étonne que le texte ait pu faire l'objet d'un vote favorable de la part de la commission, en particulier des villes d'Eysines et Le Haillan, alors même que l'avenir de la piste sécante n'est pas tranché. L'autre regrette qu'une association représentant les riverains de la commune d'Eysines ne soit pas membre de la CCE.

Enfin, la métropole exprime le souhait que lui soit attribué un siège de membre titulaire au sein de la CCE au titre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores dans l'agglomération bordelaise.

Modalités de consultation du public

Sept contributeurs se sont exprimés sur les modalités de consultation du public. Pour une association, la consultation n'a pas fait l'objet d'un dispositif d'information du public suffisant, notamment dans la presse locale. Elle regrette également que les commentaires déposés ne soient pas rendus publics sur la plateforme de consultation en ligne.

Certains répondants estiment que le format de la consultation n'est pas approprié au regard des enjeux environnementaux et de riveraineté. Ils proposent d'autres modalités : une enquête publique, une « *consultation électorale permettant à tous de s'exprimer a minima pour ou contre l'augmentation du trafic aérien* » ou encore la mise à disposition de registres dans les mairies des villes voisines de l'aéroport.

Des critiques sont également émises sur la forme du document mis à la consultation, jugé « *interminable* » et dont « *l'usage constant de sigles ne donne pas l'impression d'un réel effort pédagogique* ».

Enfin, deux participants questionnent l'intérêt de cette consultation, estimant que la décision serait déjà prise et que l'avis des riverains ne serait pas réellement écouté.

Réponse des services de l'État :

Sur les modalités de consultation

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE et aux dispositions de l'article R. 572-9 du code de l'environnement, ce projet de plan a été mis à la disposition du public dans le cadre d'une consultation pour une durée de 2 mois pour que chacun puisse faire part de ses observations. Afin de permettre la meilleure information possible des concitoyens concernant cette démarche, les mairies directement concernées ont également été impliquées dans cette consultation qui était possible sur un site internet dédié et, simultanément, physiquement en préfecture.

Les communes concernées par le plan d'exposition au bruit ainsi que les membres de la commission consultative de l'environnement en ont été directement et spécifiquement informés par courrier. Les communes ont été invitées à procéder à un affichage pour faire connaître à leurs administrés l'existence de cette consultation ainsi que les lieux, jours et heures où le public pouvait prendre connaissance du projet et présenter ses observations. La Métropole bordelaise a également été saisie pour diffuser plus largement cette

information dans les communes de son périmètre. Le site internet de la préfecture en a fait par ailleurs la publicité sur la page d'accueil de son actualité.

L'exploitant de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a porté à la connaissance du public cette consultation sur son site internet et un avis a été publié à cet effet dans le journal à couverture régionale Sud-Ouest.

Toutes les contributions, soumises en préfecture ou sur le site internet, ont été prises en compte dans le présent rapport de synthèse.

Rappel du rôle et de la composition de la CCE

La commission consultative de l'environnement est l'instance de dialogue entre les parties prenantes de l'aéroport sur les questions d'environnement. Elle relève du code de l'environnement (article L. 571-13 du code de l'environnement).

Présidée par le préfet ou son représentant, la commission est constituée de trois collèges comportant chacun 7 membres ayant voix délibérative (soit 7 membres titulaires et 7 membres suppléants par collège) :

- les professions aéronautiques ;
- les collectivités locales ;
- les associations.

Conformément aux modalités réglementaires relatives à la désignation des membres de la CCE, des élus métropolitains ont été désignés par une délibération de Bordeaux-Métropole pour en être membres.

Les représentants des associations représentatives des riverains sont désignés, suite à leurs demandes, dans la limite des places disponibles. L'arbitrage éventuel du préfet s'opère dans un souci d'une représentativité exhaustive des populations soumises aux zones de bruit définies par le plan d'exposition au bruit.

La CCE est consultée pour toute question d'importance relative à l'aménagement ou aux incidences de l'exploitation de l'aéroport. En particulier, elle a émis un vote favorable au projet de PPBE, objet de la présente consultation. Ce vote a pu intervenir indépendamment de la question du devenir de la piste sécante, non arrêté à ce jour. En effet, l'échéance du PPBE est cohérente avec la période de décision concernant la piste secondaire. Si un choix de fermeture intervenait plus tôt que l'échéance du PPBE, un nouveau plan serait établi pour prendre en considération ce changement majeur de l'infrastructure aéroportuaire.

05

Sujets à traiter indépendamment

Cette catégorie regroupe les contributions ayant mentionné des mesures connexes au projet de plan, mais qui ne relèvent pas directement du PPBE de l'aéroport Bordeaux-Mérignac. Quatre-vingt-six contributions ont porté sur trois sujets principaux : l'évolution du système de pistes, les avions militaires et les impacts climatiques, biodiversité et qualité de l'air.

L'évolution du système de pistes

L'évolution du système de pistes est la catégorie la plus mentionnée avec quarante-neuf contributions. Les participants s'expriment presque à l'unanimité contre le projet de fermeture de la piste sécante, dont l'utilisation entraîne les survols des communes de Martignas-sur-Jalle, Mérignac, Pessac et Talence.

Pour beaucoup, la fermeture de cette piste secondaire conduirait à une concentration du trafic aérien sur la piste principale 05/23 au-dessus des communes d'Eysines, Le Haillan et de Saint-Jean-d'Ilac et, par conséquent, un accroissement des nuisances sonores. Ces communes représentent aujourd'hui plus de 80 000 habitants et supportent « 85 % du trafic ». Les participants, habitants ces communes, observent déjà une augmentation du nombre de mouvements quotidiens au fil des années.

Pour une association, « *la recherche de la diminution de la population exposée aux nuisances sonores ne doit pas engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour d'autres populations* ». Fortement affectées aujourd'hui par la piste principale 05/23, ces communes seraient davantage pénalisées avec la suppression de cette piste secondaire dans la mesure où elle entraînerait une concentration totale du trafic au-dessus de ce territoire. Ces participants souhaitent ainsi le maintien de la piste sécante pour une meilleure répartition des nuisances sonores.

Pour certains, la suppression de la piste sécante conduisant à l'accroissement du trafic aérien sur la piste principale serait incompatible avec un objectif de réduction de l'exposition aux nuisances sonores et ne pourrait être envisageable que « *si des dispositions ont été prises préalablement pour réduire de manière significative le bruit dans l'environnement au nord de l'aéroport* ».

Par ailleurs, l'association craint que la fermeture de la piste secondaire soit motivée par des raisons économiques et foncières au détriment de la qualité de vie des habitants. D'après une participante travaillant dans le domaine aéronautique, la fermeture de cette piste serait un « *navfrage financier* » par rapport aux investissements engagés pour la création, l'équipement de la maintenance, et un « *navfrage sécuritaire* ». Certaines personnes favorables au maintien de la piste sécante expliquent par ailleurs que dans le cas où des travaux d'extensions seraient à prévoir, ceux-ci « *coûteraient moins cher que le doublement de la piste principale* ».

Au regard de ce projet en cours, qu'il soit acté ou non, plusieurs participants et collectivités regrettent ou s'interrogent sur le fait que le PPBE ne mentionne pas la piste sécante dans la mesure où elle peut affecter le niveau des nuisances sonores, et donc des courbes et cartographies de bruit de certaines communes : en les aggravant pour certaines, et les diminuant pour d'autres.

Enfin, deux participants s'expriment en faveur de la fermeture de la piste afin que les avions ne survolent plus le lycée Victor Louis à Talence.

Réponse des services de l'État :

À ce jour aucune décision n'a été prise par l'État concernant le devenir de la piste secondaire. Néanmoins, le scénario de fermeture de la piste sécante, prévu notamment par le schéma de composition général (SCG) en cours d'approbation et en adéquation avec les grandes orientations stratégiques des services de l'État, est identifié comme préférentiel car globalement le plus pertinent au regard du développement de l'aéroport qu'il envisage et de l'état de la piste qui requerra dans les années à venir de lourds travaux pour rester opérationnelle.

Une fermeture supposerait nécessairement des mesures d'accompagnement pour limiter les conséquences sur les populations riveraines exposées aux vols utilisant la piste principale. De telles mesures devraient être

concertées pour concilier au mieux les attentes des riverains et les contraintes techniques auxquelles elles devront se conformer.

Le choix définitif de l'État concernant la piste secondaire prendra en considération l'ensemble des thématiques, qu'elles soient techniques, opérationnelles, financières ou environnementales après le processus de concertation *ad hoc*.

Le schéma de composition générale (SCG) ne constitue pas une décision mais bien un outil de planification rationnelle des divers espaces fonciers en fonction des choix et des besoins potentiels à long terme. À ce titre, le SCG doit prévoir les options techniques afin de préparer les évolutions de l'aéroport sur le très long terme. Si des perspectives à 12 ou 16 millions de passagers y sont évoquées, elles ne relèvent aucunement d'une stratégie d'évolution ou d'un objectif mais bien d'hypothèses permettant d'assurer que le SCG apporte des réponses au développement de l'infrastructure à court et moyen termes de façon cohérente avec d'éventuels besoins à long terme.

Les aéronefs militaires

Vingt-trois personnes se sont exprimées de façon générale sur les aéronefs militaires.

Plusieurs contributeurs s'expriment sur les nuisances sonores causées par les avions de chasse en période de formation ou de test. Certains interrogent l'opportunité de réaliser ces exercices au-dessus de zones très peuplées. D'autres proposent par exemple de « *les former à Cazaux* » ; ou encore sur les bases militaires prévues à cet effet telle que celle de Mont-de-Marsan.

Pour d'autres contributeurs, les nuisances sonores excessives et particulièrement ressenties lors des atterrissages ou des virages effectués par les Rafales. Elles viennent s'ajouter aux nuisances du trafic aérien commercial engendré par l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Plusieurs personnes questionnent ou déplorent le fait que le PPBE ne fasse aucune mention de ces aéronefs militaires dans la mesure où les Rafales constituent une *nuisance considérable*. La soumission du bruit des Rafales aux règles de l'aviation civile est jugée nécessaire. Alors que la formation des pilotes aurait été présentée aux riverains comme « *provisoire* », une personne rapporte qu'un représentant de la société Dassault aurait présenté les prochains programmes de vols de transformation s'élevant à « *200 vols en 6 mois en 2023 pour les Croates et 200 vols en 2026 pour les Émirats, ce qui représente plus d'un vol par jour (un décollage et un atterrissage) pendant la moitié de l'année* ». Compte tenu de cette augmentation prévisionnelle, certains contributeurs demandent que ces vols soient soumis aux mêmes obligations sonores que les avions civils.

Réponse des services de l'État :

En référence au code des transports, seules les dispositions du titre III du livre 1^{er} de la partie relative à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant, sont applicables aux aéronefs militaires, et aux aéronefs appartenant à l'État et exclusivement affectés à un service public. Aussi, les aéronefs militaires peuvent déroger aux règles et restrictions applicables aux aéronefs commerciaux en matière environnementale. En tout état de cause, ils ne peuvent se voir imposer des restrictions dans le cadre d'une décision qui limiterait pour des raisons de performances acoustiques la fréquentation de l'aéroport.

Néanmoins, pour ce qui concerne l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, de nombreux accords et procédures de moindre bruit ont été mises en œuvre pour limiter autant que possible le survol des populations par des aéronefs militaires notamment la nuit et le week-end.

En outre, les vols de transformation de pilotes étrangers sur Rafale ont fait l'objet de nombreux travaux pour en minimiser les effets sur les populations riveraines.

Les impacts climatiques, la biodiversité et la qualité de l'air

Certains éléments mentionnés par les contributeurs concernent des mesures qui ne relèvent pas du PPBE de Bordeaux-Mérignac :

- le respect des accords de Paris et la prise en compte des enjeux climatiques, de la neutralité carbone et de la réduction de gaz à effet de serre ;
- l'impact du transport aérien sur le climat, l'environnement, la biodiversité (l'eau, la faune, l'avifaune et la flore) ;
- l'impact du trafic aérien sur la pollution atmosphérique et son incidence sur la santé humaine (particules fines) ;
- le développement des moyens de transports alternatifs, durables et moins polluants pour le fret et le transport de passagers, notamment pour des trajets courts.

Autres sujets

Quelques participants évoquent d'autres éléments qui ne relèvent pas du PPBE de Bordeaux-Mérignac, en particulier la délocalisation de l'aéroport vers des zones moins densément peuplées.

Réponse des services de l'État :

Ces contributions sont hors sujet et ne supposent donc pas de réponses dans le cadre de cette consultation. Néanmoins, les services de l'État et plus particulièrement la DGAC prennent note des remarques soulevées.

06 Conclusion

À l'issue d'une consultation de 2 mois, 140 contributions du public ont été recueillies, essentiellement sur la plateforme numérique dédiée. Il importe de préciser que les 140 contributions ont toutes fait l'objet d'une lecture attentive afin de pouvoir apporter des éléments de compréhension à chacun au travers des réponses globales des services de l'État.

À titre de comparaison, le PPBE de 2009 avait fait l'objet de près de 800 contributions dans un cadre de consultation similaire. La baisse du niveau de participation témoigne d'une faible mobilisation contre le projet de PPBE. Il apparaît ainsi accueilli plutôt favorablement par les riverains de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac.

En effet, les actions prévues par le PPBE ont reçu explicitement 2 opinions défavorables, 16 opinions favorables et 71 opinions favorables avec propositions, qui seront prises en compte dans la mise en œuvre des actions. Cette perception globalement positive du bien-fondé des actions retenues trouve particulièrement un écho dans la mise en place de restrictions sur les vols de nuit, plébiscitée par de nombreux contributeurs.

Un sujet important ayant fait l'objet de nombreuses interrogations est lié à la suppression éventuelle de la piste sécante envisagée dans le cadre du schéma de composition générale (SCG) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Or, bien que prise en compte dans les cartographies (CSB long terme) fondant le diagnostic, cette hypothèse est traitée indépendamment du PPBE et ne conditionne pas les actions prévues à son échéance.

En outre, un nombre significatif de contributions met en évidence le besoin de faire connaître et mieux comprendre le rôle d'outil du PPBE, en tant que plan d'action entre l'État et l'exploitant de l'aérodrome notamment et des autres acteurs du transport aérien à Bordeaux. Ce besoin est révélé par des interrogations souvent largement à la marge du PPBE lui-même mais auquel la présente synthèse a cependant souhaité répondre autant que possible. Les réponses apportées ont ainsi pour objectif d'être pédagogiques dans un souci de bonne information du public.

Le résultat de la consultation du public fait apparaître une opinion nettement favorable à la mise en œuvre des actions prévues par le PPBE, qui s'opérera en considération des propositions émises.

Ce projet de PPBE va désormais être soumis à l'approbation de préfète de la Gironde.



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr