

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

Arrêté du portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (Gironde)

NOR : ATDA2513339A

***Publics concernés :** transporteurs aériens, exploitant de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac et autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.*

***Objet :** le présent arrêté introduit des restrictions d'exploitation liées au bruit durant la période nocturne, entre 22 heures et 6 heures, sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac.*

***Entrée en vigueur :** l'arrêté entre en vigueur 31 octobre 2027.*

***Application :** le présent arrêté est un texte autonome.*

La ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, le ministre des transports et le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, chargé de la transition écologique,

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 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de la convention ;

Vu le règlement (UE) n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union ;

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6361-7, L. 6361-9 et L. 6361-12 à L. 6361-14 et R.* 6360-1 à R. 6360-3 et R. 6312-11 ;

Vu le résumé non technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac du 30 avril 2025 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public organisée du 30 mars au 30 juin 2026, en application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis du XXX de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;

Vu l'avis du XXX de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires,

Arrêtent :

Article 1^{er}

En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac, les restrictions d'exploitation fixées par le présent arrêté sont appliquées sur cette plateforme.

Article 2

Aux fins du présent arrêté, on désigne par :

- « exploitant » : l'exploitant d'aéronef tel qu'identifié par les dispositions du point 3 de l'article 51 du règlement d'exécution (UE) 2018/2066 du 19 décembre 2018 susvisé ;
- « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef ;
- « restriction d'exploitation » : mesure liée au bruit telle que définie par les dispositions du point 6 de l'article 2 du règlement (UE) n° 598/2014 du 16 avril 2014 susvisé ;
- « annexe 16 » : l'annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions moteurs d'avions ;
- « chapitre 3 » et « chapitre 4 » : respectivement le chapitre 3 et le chapitre 4 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
- « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesure entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;
- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;
- « heures » : heures locales.

Toute mention d'heure d'arrivée ou de départ d'un aéronef s'entend comme heure d'arrivée ou de départ au point de stationnement.

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

Article 3

I. Entre le 31 octobre 2027 et le 31 décembre 2028 :

- a) aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 15 EPNdB ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 22 heures et 6 heures ;
- b) aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir entre 22 heures et 6 heures ;
- c) aucun départ ou aucune arrivée d'un aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB ne peut être programmé entre 0 heure et 6 heures.

II. À partir du 1^{er} janvier 2029 :

- a) aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 15 EPNdB ne peut quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 22 heures et 0 heure ;
- b) aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut atterrir entre 22 heures et 0 heure ;
- c) aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au chapitre 3 ou au chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB ne peut atterrir ou quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0 heure et 6 heures.

Article 4

I. – Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments respectent 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 de conduite respectent 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 du document 8168 – Procédures pour les services de navigation aérienne, exploitation technique des aéronefs, volume III – Procédures d'exploitation technique des aéronefs publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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.

Article 5

I. – Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux articles 3 et 4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

II. – Les dispositions de l'article 3 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au 2^{ème} alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

III. – Des dérogations aux règles définies à l'article 3 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Article 6

L'arrêté du 6 mars 2009 portant application de procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac (Gironde) est abrogé.

Article 7

Les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur le 31 octobre 2027.

Article 8

Le directeur général de l'aviation civile et le directeur général de la prévention des risques 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, le .

La ministre de la transition écologique, de la biodiversité
et des négociations internationales sur le climat et la nature,

M. BARBUT

Le ministre des transports,

P. TABAROT

Le ministre délégué auprès de la ministre de la
transition écologique, de la biodiversité et des négociations
internationales sur le climat et la nature, chargé de la
transition écologique,

M. LEFÈVRE