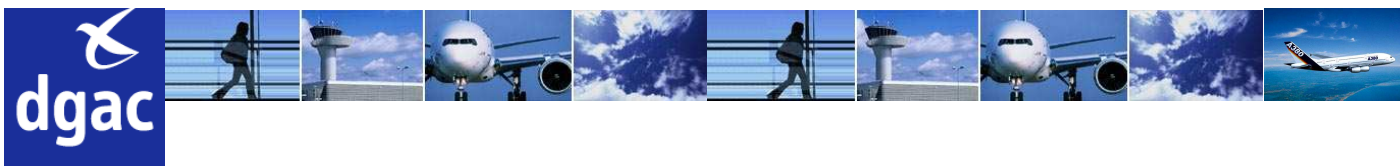


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement De l'aéroport de Bordeaux-Mérignac 2008-2013

Mis à la disposition du public
du 20 juin au 20 août 2008
et du 28 août au 11 septembre 2008

Annexé au PEB de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac
approuvé le 24 décembre 2004.

Approuvé par arrêté préfectoral
Le



Résumé non technique

La réglementation européenne dans sa directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, codifiée au Code de l'Environnement dans les articles L 572-1 à 11 prévoit que chaque Etat élabore pour chacun de leurs aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements (à l'exception des mouvements exclusivement effectués à des fins d'entraînement sur des avions légers un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)).

L'objectif de ce plan est de prévenir les effets du bruit et de réduire si nécessaire les niveaux de bruit produits par le trafic aérien, d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et de recenser les différentes mesures prévues pour lutter contre ces nuisances.

Le préfet de la Gironde, conformément à la réglementation doit établir le PPBE de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à partir de la carte stratégique de bruit réalisée pour l'aérodrome et approuvée par arrêté préfectoral le 30 juin 2007.

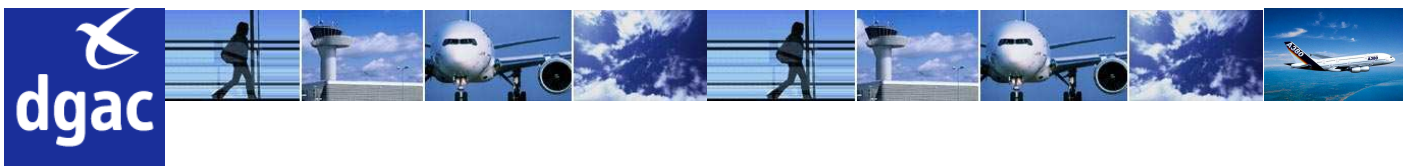
Ce plan est établi pour la période 2008-2013.

Il doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes de bruit.

Un suivi des actions proposées sera effectué annuellement à l'occasion de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Il donnera lieu au renseignement d'un tableau de suivi des actions, en particulier les échéances fixées, l'évaluation de l'efficacité de ces mesures en fonction des objectifs qui auront été fixés.

Un projet de ce plan fait l'objet d'une consultation du public pendant deux mois avant son adoption définitive et sa mise en application effective.

Les modalités de cette consultation seront publiées par voie de presse quinze jours avant la période de mise à disposition.



1) Présentation de l'aéroport

L'aéroport de Bordeaux –Mérignac est situé à 12 kilomètres à l'Ouest de Bordeaux sur les communes de Mérignac et Saint Jean d'Illac. Il s'étend sur une superficie de 870 hectares environ.

Depuis le 2 mai 2007, l'Aéroport de Bordeaux Mérignac est géré et exploité, par concession de l'Etat pour 30 ans, par la Société Aéroport de Bordeaux Mérignac, société anonyme à Conseil de Surveillance et à Directoire. Créée le 20 avril 2007, cette société aéroportuaire est détenue par l'Etat (60% du capital), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux (25%) et les Collectivités territoriales (15% répartis entre le Conseil Régional d'Aquitaine, le Conseil Général de la Gironde, la Communauté Urbaine de Bordeaux, les villes de Bordeaux et de Mérignac).

En 2006, le trafic aérien total de l'aéroport représente 67692 mouvements soit une baisse d'environ 4 % par rapport à 2005 et 3 261 971 passagers transportés soit une hausse d'environ 5% par rapport à 2005.

C'est le 8^{ème} aéroport français en terme de passagers.

Les infrastructures aéroportuaires se composent de deux pistes bituminées:

- La première de 3100 m de longueur pour 45m de large orientée NE/SO, dénommée piste principale et utilisée par environ 90 % des appareils utilisant l'aéroport
- La seconde de 2415 m de longueur et de 45m de large orientée NO/SE, dénommée piste secondaire et utilisée par environ 10 % des appareils.

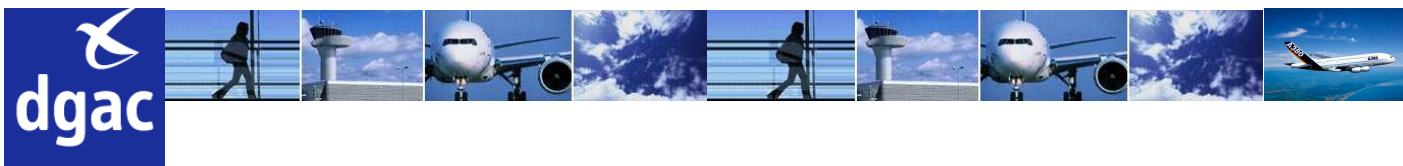
Deux instances de concertation environnementales composées de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales intéressées, des exploitants d'aéronefs, des associations de riverains et de l'exploitant de l'aérodrome ont été mises en place sur l'aéroport :

- **la Commission Consultative de l'Environnement**, consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement
- **la Commission Consultative d'Aide aux Riverains**, consultée sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'affectation des aides destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains.

2) Politique de réductions des nuisances sonores

L'élaboration de la carte de bruit de l'aéroport en 2007 a permis d'évaluer le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores dues au trafic aérien à court terme (année 2006) et long terme (2015).

Ces cartes sont établies en Lden, pour évaluer le bruit global et en Ln pour le bruit nocturne.



En 2006, 551 habitants ont été exposés à un bruit supérieur à 60 décibels en Lden, ils seront 3875 à long terme si aucune mesure préventive (réglementation de l'urbanisation, insonorisation des logements, amélioration des procédures aériennes...) n'était mise en place.

La politique de lutte contre le bruit instaurée depuis 10 ans par l'Etat et l'exploitant a permis de limiter la gêne ressentie par les riverains.

En effet, la maîtrise de l'urbanisation aux abords de l'aéroport avec l'établissement d'un plan d'exposition au bruit approuvé en 1986 puis révisé en 2004 et l'insonorisation acoustique des logements situés à l'intérieur du périmètre du plan de gêne sonore réalisé en 1999 et également révisé en 2004 ont participé à l'amélioration de la situation des populations riveraines.

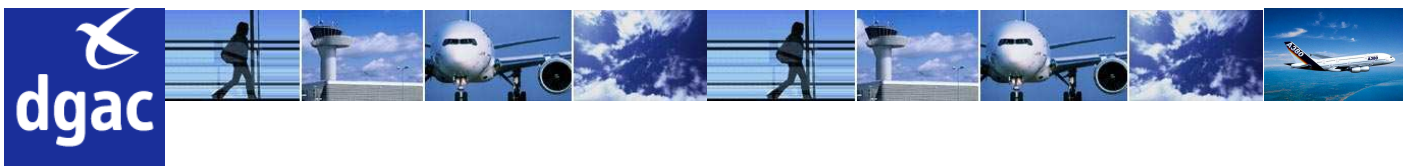
La mise en place de taxes sur les nuisances sonores, la TGAP puis la TNSA depuis le 1^{er} janvier 2005 a financé l'insonorisation des logements éligibles.

La réalisation d'une charte de l'environnement 2002-2006 en concertation avec les membres de la CCE a intensifié la mise en œuvre d'une politique de lutte contre le bruit, notamment par la mise en application des mesures suivantes :

- Utilisation obligatoire de la piste principale de nuit sauf indisponibilité
- Limitation de l'utilisation de la piste secondaire 11/29
- Suppression des vols d'entraînement
- Retrait des avions les plus bruyants depuis le 1^{er} avril 2001
- Adoption de procédures moindre bruit à l'atterrissage et au décollage
- Rejointe de l'ILS (aide à l'atterrissage) 23 et 29 à 3000 ft
- De nuit, interdiction des essais moteurs et de l'utilisation des inverseurs de poussée sauf autorisation et raison de sécurité
- Réalisation d'une carte environnement approche à vue
- Remplacement de la procédure MVI (manœuvre à vue imposée) 11 par une procédure VOR/DME
- Interdiction des approches à vue pour les arrivées en piste 23 et 29
- Approche VOR interdite en piste 23 sauf indisponibilité de l'ILS.

Pour les cinq années à venir, l'Etat et l'exploitant de l'aéroport ont décidé de poursuivre leur politique environnementale, inscrite dans le cadre d'une charte du développement durable 2007-2009.

L'amélioration de la qualité de l'environnement sonore se fera par la mise en place de mesures extraites de cette charte :



- L'amélioration de la communication en particulier avec les élus des communes concernées par les nuisances sonores en les informant sur les procédures en vigueur et sur l'utilisation de procédures dégradées entraînant des trajectoires inhabituelles, en diffusant les informations délivrées par le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires mis en place sur demande de l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires)
- La poursuite de l'insonorisation des logements éligibles au Plan de Gêne Sonore
- La participation à la demande des mairies riveraines à l'orientation du développement de l'urbanisation à l'intérieur du plan d'exposition au bruit et sous les trajectoires des avions
- La maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport en poursuivant le contrôle des permis de construire délivrés à l'intérieur du PEB
- Le développement d'un observatoire des permis de construire qui évaluera la progression de l'urbanisation en zone de bruit
- La surveillance du respect des trajectoires publiées en étudiant la mise en place d'un arrêté permettant de sanctionner le non respect des procédures moindre bruit
- L'amélioration des procédures et trajectoires, en étudiant, entre autre, la possibilité de limiter leur dispersion au décollage vers le nord en piste 23 avec la mise en place d'une procédure GPS
- La réalisation d'un guide des bonnes pratiques environnementales afin de mieux sensibiliser les principaux acteurs du transport aérien compagnies-pilotes-contrôleurs aux questions environnementales
- Limitation de l'utilisation de l'aéroport par les aéronefs bruyants.
- La réduction du bruit au sol en incitant les compagnies et les assistants d'escale à se doter de groupes électrogènes et de matériels électriques.
- La formation et l'information des acteurs du transport aérien en incluant dans les formations continues des contrôleurs des problématiques environnementales.

Au long terme, l'Etat continuera sa politique de lutte contre le bruit aérien afin d'améliorer la qualité de l'environnement sonore des riverains de l'aéroport selon deux axes :

- préventif : en limitant l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores avec la mise en application du Plan d'Exposition au Bruit
- curatif : en poursuivant l'insonorisation des logements éligibles dans le cadre de la mise en application du Plan de Gêne Sonore.

Afin de mieux évaluer l'efficacité des mesures qu'il souhaite mettre en place, l'Etat effectuera chaque année un comptage des populations soumises à un bruit supérieur à 55 dB_A en Lden, avec l'élaboration d'une cartographie du bruit réalisée à partir du trafic de l'année N-1 de l'aéroport et à l'aide du logiciel INSEE IRIS 99.



3) Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Le plan du PPBE comporte 15 mesures détaillées ci-après .Chaque mesure comporte un objectif cible et un bilan qualitatif ou quantitatif. Un suivi annuel sera présenté par l'Etat à l'occasion d'une Commission Consultative de l'Environnement.



Mesure n°1 :

S'informer des politiques environnementales des partenaires et échanger sur les bonnes pratiques

But : Mettre en commun les expériences entre les différents acteurs de l'aérien pour progresser dans la qualité de l'environnement sonore

Organisme concernés : SADBIM - Partenaires

Indicateur : nombre de réunions

Objectif : 1 réunion annuelle

Echéance : A partir de 2008



Mesure n°2 :

Informer sur les procédures en vigueur

But : A la demande des mairies riveraines réaliser des documentations ou des réunions informatives

Organismes concernés :
DGAC-SADBM

Indicateur : nombre de bulletin diffusés/nombre de demandes

Objectif : 100 %

Echéance : Permanent



Mesure n°3 :

Alerter lors d'utilisation de procédures dégradées

But : Améliorer la concertation avec les communes et l'information des riverains

Organisme concerné : SADBMM

Indicateur : nombre de communiqués diffusés

Objectif : 100% d'information lors d'utilisation prolongée de procédures dégradées

Echéance : Permanent depuis 2007



Mesure n°4 :

Donner les informations délivrées par le système monitoring bruit et de suivi des trajectoires

But : Améliorer la concertation avec les communes et l'information des riverains

Organisme concerné : SADBAM

But : Améliorer la concertation avec les riverains

Indicateur : nombre de demandes d'informations enregistrées sur le guichet unique de la SADBAM

Objectif : 100 % des demandes traitées

Echéance : Permanent depuis 2007



Mesure n°5 :

Poursuivre l'insonorisation des logements éligibles au PGS

But : Diminuer la gêne ressentie

Organismes concernés : SADBAM

Indicateur : nombre de logements insonorisés

Objectif : 100 % des logements éligibles insonorisés au terme du plan

Echéance : 2013



Mesure n°6 :

Participer à l'orientation de l'urbanisation

But : Concevoir une urbanisation en adéquation avec l'environnement sonore de l'aéroport

Organismes concernés : DDE 33 - SADBMM

Indicateur : nombre de demandes des collectivités locales

Objectif : sans objet

Echéance : Permanent



Mesure n°7 :

Encourager le développement de l'observatoire des permis de construire

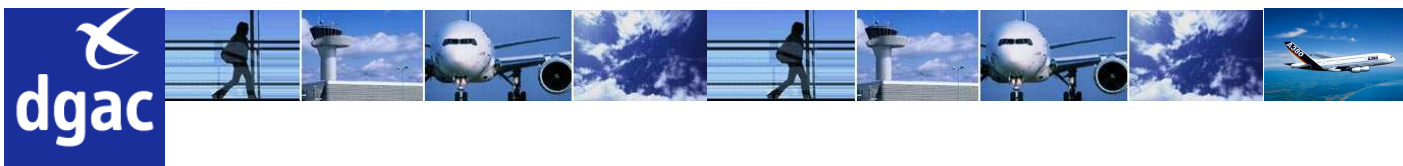
But : Evaluer la progression de l'urbanisation en zone de bruit

Organisme concerné : DDE 33

Indicateur : nombre de demandes de permis de construire destinés à l'habitat en zone de bruit

Objectif : Baisse des demandes de permis de construire destinés à l'habitat en zone de bruit

Echéance : A partir de 2008, puis un rapport par an.



Mesure n°8 :

Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport

But : Contrôler la conformité des autorisations de construire des logements d'habitation

Organismes concernés : DDE 33- Préfecture - DGAC

Indicateur : nombre de demandes de permis de construire ayant reçu un avis défavorable de la DDE 33

Objectif : sans objet

Echéance : Permanent



Mesure n° 9 :

Veiller au respect des procédures

But : sanctionner les non-respects des procédures moindre bruit

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : nombre d'infractions relevées à l'encontre des compagnies sur le respect des procédures moindre bruit

Objectif : dans un premier temps, augmentation du nombre d'infractions relevées puis baisse à partir de 2010

Echéance : 2009 puis permanent



Mesure n°10 :

Améliorer les procédures et les trajectoires

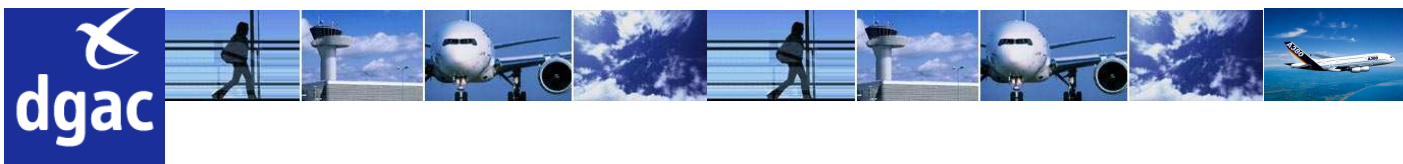
But : Limiter le nombre de personnes survolées par les différentes trajectoires d'atterrissage et de décollage

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : nombre de personnes survolées

Objectif : Baisse du nombre de personnes survolées

Echéance : 2009 (Décollages pistes 23 et 29)



Mesure n°11 :

Réaliser un guide des bonnes pratiques environnementales

But : Sensibiliser les principaux acteurs du transport aérien

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : réunion annuelle entre les différents acteurs

Objectif : 1 réunion/an

Echéance : 2009



Mesure n°12:

Restreindre l'usage des avions les plus bruyants

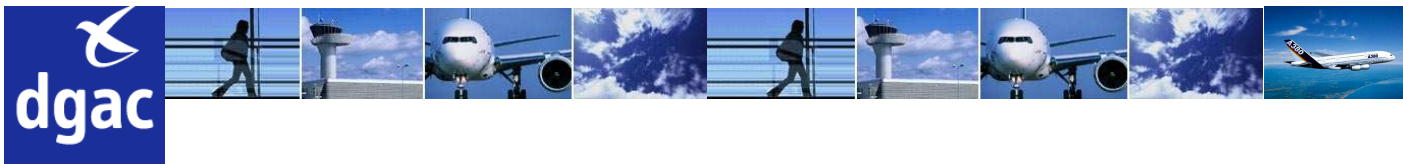
But : Limiter les nuisances générées par les aéronefs bruyants

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : nombre d'avions chapitre 2 et chapitre 3 les plus bruyants fréquentant l'aéroport

Objectif : 0 avion bruyant à long terme

Echéance : Permanent depuis 2003



Mesure n°13 :

Réduire le bruit au sol

But : Poursuivre l'incitation des compagnies et assistants à s'équiper en GPU et matériels électriques

Organismes concernés : Air France – Assistants - SADBM

Indicateur : Nombre d'utilisation de GPU par les compagnies et assistants
Nombre d'équipements 400 Hertz

Objectif : Baisse du nombre de demandes

Echéance : A compter de 2009



Mesure n°14 :

Former et informer les acteurs du transport aérien

But : Améliorer la formation des contrôleurs sur les contraintes environnementales

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : nombre d'heures de formation continue de sensibilisation aux contraintes environnementales dispensées aux contrôleurs

Objectif : Augmentation du nombre d'heures de formation sur l'environnement dispensées aux contrôleurs.

Echéance : Permanent



Mesure n°15 :

Etablir une cartographie annuelle des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB_A en L_{den}

But : Evaluer l'efficacité des mesures du PPBE

Organisme concerné : DGAC

Indicateur : nombre de personnes survolées soumises à un bruit > à 55 dB_A en L_{den}

Objectif : Baisse de nombre de personnes survolées

Echéance : 2009



Synthèse des mesures

Mesure n°	Contenu mesure	Organismes et autorités concernés
1	S'informer des politiques environnementales des partenaires et échanger sur les bonnes pratiques	SADBM -Partenaires
2	Informar sur les procédures en vigueur	SADBM
3	Alerter lors d'utilisation de procédures dégradées	DGAC - SADBM
4	Donner les informations délivrées par le système monitoring bruit et de suivi des trajectoires	SADBM
5	Poursuivre l'insonorisation des logements éligibles au PGS	SADBM - CCAR
6	Participer à l'orientation de l'urbanisation	DDE33 - SABDM
7	Encourager le développement de l'observatoire des permis de construire	DDE 33
8	Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport	DDE33- DGAC-SADBM
9	Veiller au respect des procédures	DGAC
10	Améliorer les procédures et les trajectoires	DGAC
11	Réaliser un guide des bonnes pratiques environnementales	DGAC
12	Restreindre l'usage des avions les plus bruyants	DGAC
13	Réduire le bruit au sol	Air France-Assistants - SADBM
14	Former et informer les acteurs du transport aérien	DGAC
15	Etablir une cartographie annuelle des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB _A en L _{den}	DGAC



Tableau de bord

Mesure n°	Contenu mesure	objectif	Réalisé	Echéance	Observations
1	S'informer des politiques environnementales des partenaires et échanger sur les bonnes pratiques	1 réunion/an		A partir de 2008	
2	Informier sur les procédures en vigueur	100 %		Permanent	
3	Alerter lors d'utilisation de procédures dégradées	100 %		Permanent depuis 2007	
4	Donner les informations délivrées par le système monitoring bruit et de suivi des trajectoires	100 %		Permanent depuis 2007	
5	Poursuivre l'insonorisation des logements éligibles au PGS	100 % au terme du plan		2013	
6	Participer à l'orientation de l'urbanisation	Sans objet		Permanent	
7	Encourager le développement de l'observatoire des permis de construire	↘ des demandes de PC en zone de bruit		A partir de 2008	
8	Maîtriser l'urbanisation autour de l'aéroport	Sans objet		Permanent	
9	Veiller au respect des procédures	↗ du nombre d'infractions		2009 puis permanent	
10	Améliorer les procédures et les trajectoires	↘ baisse des populations survolées		2009	
11	Réaliser un guide des bonnes pratiques environnementales	1 réunion/an		2009	



Mesure n°	Contenu mesure	Objectif	Réalisé	Echéance	Observations
12	Restreindre l'usage des avions les plus bruyants	0 au terme du plan		Permanent depuis 2003	
13	Réduire le bruit au sol	↘ utilisation APU		A compter de 2009	
14	Former et informer les acteurs du transport aérien	↗ heures de formation		Permanent	
15	Etablir une cartographie annuelle des personnes soumises à un bruit supérieur à 55 dB _A en Lden	↘ baisse des populations survolées		2009	

Atteinte de l'objectif

En risque

Point de vigilance

En phase



Annexe

Les organismes et autorités suivants s'engagent à mettre en œuvre les mesures qui les concernent :

Madame la directrice de la Direction de l'Aviation civile du Sud-ouest	
Monsieur le chef du Service de la Navigation Aérienne du Sud- ouest	
Monsieur le président du directoire de la société SADBМ	
Monsieur le directeur régional et départemental de l'Equipement	
Monsieur le chef d'escale de la compagnie AIR FRANCE	
Monsieur le responsable de la société AIR ASSISTANCES	