PLAN LOCAL D'URBANISME

PLU 3.1

BORDEAUX MÉTROPOLE

Annexes à titre informatif

Plan d'exposition au bruit des aéronefs

1re révision approuvée par délibération du Conseil de la Métropole en date du 16 décembre 2016

BORDEAUX MÉTROPOLE

Sommaire

1. Introduction

2. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

2.1. La plate-forme actuelle

2.2. Le développement des infrastructures

2.3. Les perspectives d'évolution du trafic

3. L'élaboration du plan d'exposition au bruit

3.1. Principes d'établissement

3.2. Les hypothèses

3.2.1 hypothèse à moyen terme

3.2.1.1 caractérisation générale
3.2.1.2 infrastructures aéronautiques
3.2.1.3 trajectoires et exploitation
3.2.1.4 trafic
3.2.1.5 courbes " moyen terme "

3.2.2 hypothèse à court terme

3.2.2.1 caractérisation générale
3.2.2.2 infrastructures aéronautiques
3.2.2.3 trajectoires et exploitation
3.2.2.4 trafic
3.2.2.5 courbes “court terme”

3.2.3 hypothèse à long terme

3.2.3.1 caractérisation générale
3.2.3.2 infrastructures aéronautiques
3.2.3.3 trajectoires et exploitation
3.2.1.4 trafic
3.2.3.5 courbes " long terme "

3.2.4 prise en compte des diverses hypothèses

4. Quelles conséquences ?

4.1. La portée des Plans d'exposition au Bruit

4.2. Le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur

4.3 Quelques comparaisons

4.4 L’avis de la Commission Consultative de l’Environnement

4.5 Impact du nouveau plan sur l’urbanisme

Annexes

Introduction 1



La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a instauré les plans d'exposition au bruit (PEB), dont l'objet est de permettre un développement maîtrisé des communes avoisinantes sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré dans certaines zones par l'exploitation des aéroports.

Document de prévention établi sur la base d'hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome, le P.E.B. institue quatre zones A, B, C et éventuellement D définies réglementairement (cf. articles R.147-1 et R.147-2 du Code de l'Urbanisme) en fonction des nuisances sonores auxquelles ces secteurs sont ou pourraient être exposés.

Dans ces zones, l'utilisation des sols est réglementée (cf. L.147-5 et L.147-6 du Code de l'Urbanisme) en vue d'y interdire ou d'y limiter la construction de logements, dans l'intérêt même des populations, ainsi que d'y prescrire des types d'activités peu sensibles au bruit, plus compatibles avec le voisinage d'un aérodrome.

Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 prévoit, qu'à compter du 1er novembre 2002, les plans d'exposition au bruit soient établis sur la base d'un nouvel indice, le Lden, en remplacement de l'indice psophique. Cet indice, exprimé en décibels, représente le niveau d'exposition totale au bruit des avions.

Le décret du 26 avril 2002 impose la révision, avant le 31 décembre 2005, de tous les PEB en vigueur.

L'objet de ce document donc est de présenter le nouveau plan d'exposition au bruit de Bordeaux-Mérignac établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires.



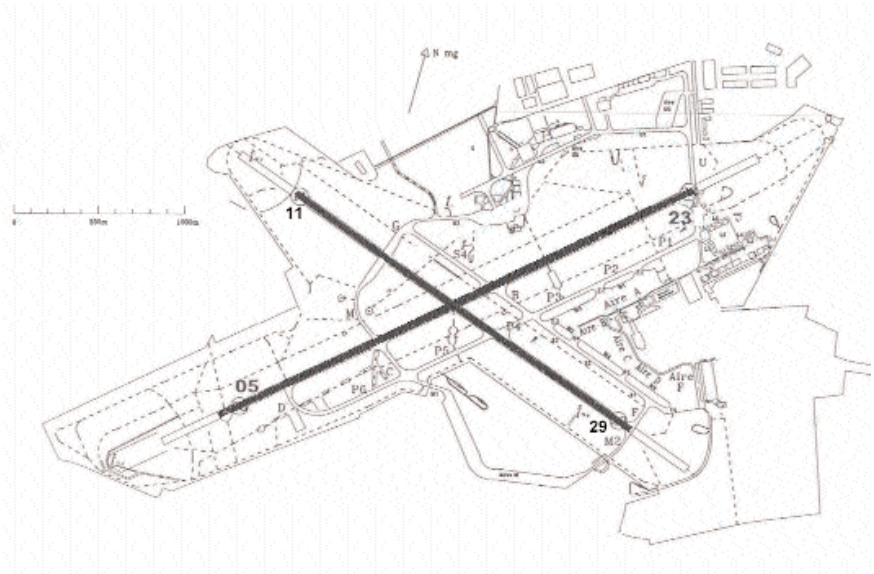


2.1. La plate-forme actuelle

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est un aérodrome mixte affecté principalement à l'Aviation Civile pour les besoins du transport aérien et de l'aviation légère et secondairement aux Ministères de l'Intérieur pour les besoins de la sécurité civile et de la Défense pour les besoins de l'Armée de l'air et des industriels constructeurs d'avions.

La plate-forme aéroportuaire se situe en limite Ouest de l'agglomération bordelaise. Elle se développe sur le territoire des communes de Mérignac et de Saint-Jean d'Illac. Son emprise représente une superficie de l'ordre de 870 hectares.

L'aéroport est classé en catégorie A du Code de l'Aviation Civile (article R.222-5). Cette classification correspondant aux caractères et à l'importance du trafic que l'aéroport doit assurer.: " aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances ". Cette classification correspond à la nature du trafic assuré par l'aérodrome, la longueur d'étape au départ de l'aérodrome et la nécessité éventuelle d'assurer normalement le service en toutes circonstances.



Pour ce faire, l'aéroport dispose des infrastructures aéronautiques suivantes :

- une piste principale de 3100 mètres de longueur, orientée Nord-est/Sud-Ouest (dite piste 05/23),

- une piste secondaire de 2415 mètres de longueur, sécante à la piste principale et orientée Ouest-nord-ouest/Est-sud-est (piste 11/29).

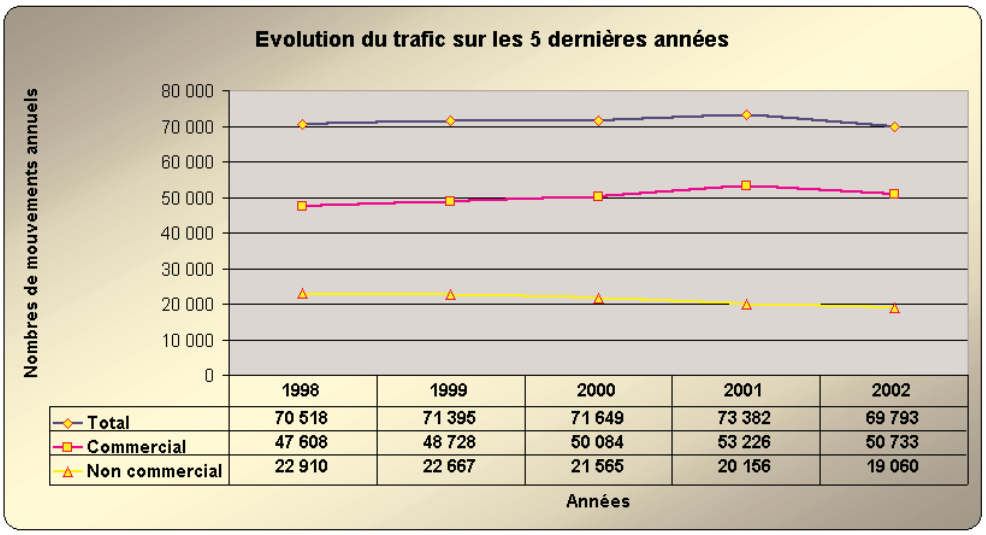
La piste principale est la plus utilisée. En effet, les manœuvres de décollages et d'atterrissages y sont réalisées dans plus de 80 % des cas. La direction préférentielle d'approche ou d'envol est le Sud-ouest, compte tenu du régime des vents sur le site.

La piste secondaire est peu utilisée en raison de sa plus faible longueur et de l'importance des secteurs urbanisés situés dans les prolongements de son axe. Elle sert essentiellement de piste de secours lors des opérations de maintenance de la piste principale et permet d'assurer ainsi la continuité du trafic et la régularité de l'exploitation de l'aéroport.

La plate-forme est équipée d'installations d'aide à la navigation aérienne, qui permettent de guider les avions pendant leurs manœuvres de décollage ou d'atterrissage, quelles que soient les conditions de visibilité.

Ces infrastructures et installations autorisent la venue de tous les appareils commerciaux actuellement en service.

Au cours des cinq dernières années, l'aéroport a accueilli le trafic annuel de mouvements [1] d'avions suivant :



Source DGAC/SBA

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac se situe au huitième rang des aéroports français pour le trafic passagers (3.078 .000 passagers en 2001) et joue de ce fait un rôle économique majeur.

" L'aéroport joue un rôle moteur dans le développement économique : pôle d'activités économiques, centre commercial, zone de projets et d'investissement, etc. En effet, l'aéroport et ses abords constituent un pôle d'emplois important (13 620 sur la plate-forme et 40 équipements commerciaux et de services). 85% de ces emplois sont occupés par des habitants de la Communauté Urbaine de Bordeaux. Les richesses de l'aéroport bénéficient aux populations riveraines par une péréquation de la taxe professionnelle au sein des communes de la CUB ".

Source CODRA/MELT-DGUHC

L' étude réalisée en juillet 2002 suivant la méthode de calcul mise au point par l'Airport Council International (ACI), et employée habituellement pour mesurer l'impact économique des aéroports, permet de mettre en évidence les effets de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac en termes d'emplois et de flux financiers injectés dans l'économie de notre Région.

Les flux financiers pris en compte concernent :

- *la masse salariale ;*
- *la fiscalité locale ;*
- *les dépenses d'investissement et de consommation dans la région ;*
- *les dépenses effectuées dans la région par les passagers ne résidant pas en Aquitaine.*

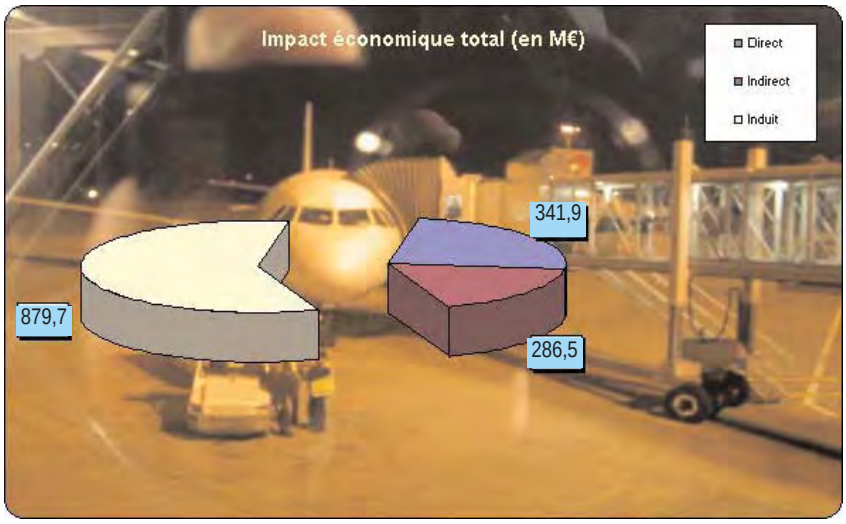
L'impact économique total peut être décomposé en impacts direct, indirect et induit.

- *Impact économique direct : **les revenus créés sur la plate-forme : 341,9 millions d'euros**, soit :*
  - *masse salariale brute : **247.7 M€***
  - *consommations dépensées en Aquitaine : **48.1 M€***
  - *investissements dépensés en Aquitaine : **27.7 M€***
  - *fiscalité versée en Aquitaine : **18.4 M€***

- *Impact économique indirect : les **revenus créés par les passagers : 286,5 millions d'euros**, correspondant aux dépenses effectuées par les passagers en visite en région Aquitaine pendant la durée de leur séjour.*

- *Impact économique induit : les **revenus régionaux supplémentaires : 879,7 millions d'euros** correspondant au volume des flux financiers générés par les établissements de la plate-forme, qui alimentent divers marchés économiques régionaux.*

(1) Le terme "Mouvements" désigne un atterrissage ou un décollage ; la venue d'un avion est donc représentée par un atterrissage et un décollage, donc deux mouvements.



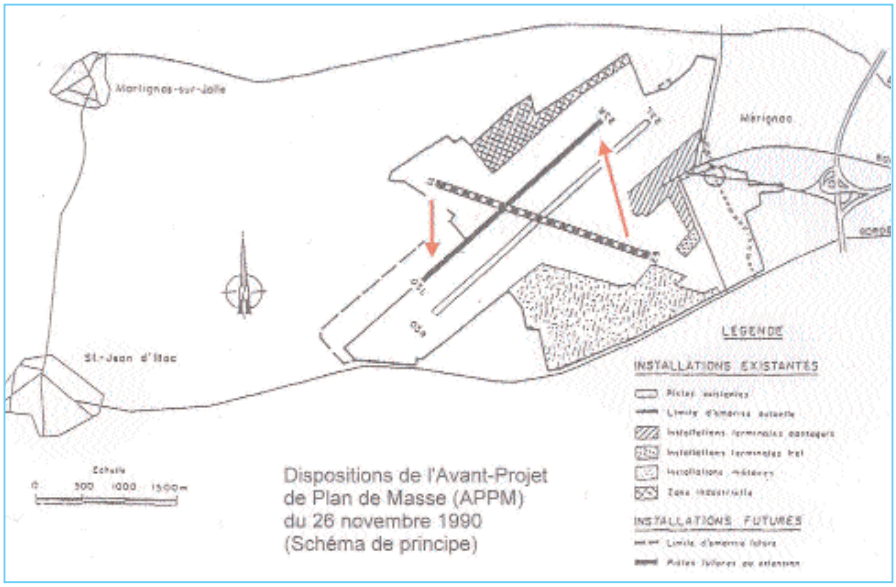
Chaque année, l'Aéroport de Bordeaux-Mérignac redistribue ainsi 1,508 milliard d'euros dans sa région *(soit 9,89 milliards de francs), qui constituent son impact économique total.*

2.2. Le développement des infrastructures

L'Avant-projet de plan de masse **(2)** (APPM) approuvé en 1990 envisage à terme la "rotation" de la piste secondaire afin de créer un doublet de pistes parallèles permettant d'adapter la configuration de l'aéroport à l'évolution du trafic. A l'instar de la situation actuelle, l'aéroport disposerait ainsi de deux pistes : la piste existante la plus proche de l'aérogare continuerait d'être la plus fréquemment utilisée, la nouvelle piste parallèle recevant essentiellement les mouvements en période de pointe. Cette répartition permettrait de minimiser l'extension des nuisances sonores consécutive à l'augmentation du trafic.

De plus, le fonctionnement de ce système permettra d'assurer la continuité du trafic en cas d'indisponibilité momentanée de la piste principale (travaux de réparation, incidents notamment immobilisation d'un avion sur la piste, etc.), ceci en cohérence avec le classement de l'aérodrome en catégorie A par le Code de l'Aviation Civile (cf. §2.1 ci-avant).

(2) Avant-projet de plan de masse : document de planification à long terme de l'aérodrome, dont le but est de matérialiser les principes qui peuvent servir de base aux études ultérieures et à la poursuite des procédures. Ce document fixe les caractéristiques de l'aérodrome dans son développement définitif, en précisant l'emprise future, l'implantation des pistes et des voies de circulation principales, des zones réservées aux installations techniques, commerciales ou industrielles.



Ces dispositions visent à garantir le bon écoulement du trafic et à faire face à son évolution probable, ainsi qu'à assurer la meilleure intégration possible de l'aéroport dans son environnement.

2.3. Les perspectives d'évolution du trafic

Afin de définir les hypothèses servant de base pour le calcul des courbes de gêne sonore, plusieurs scénarios d'évolution du trafic commercial ont été envisagés. Ces scénarios ont été élaborés par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (Sous-Direction des Etudes Economiques et de la Prospective de la Direction des Transports Aériens), en concertation avec ceux du gestionnaire de la plate-forme, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux. Le rapport remis à cette occasion est fourni en annexe.

Dans chacun des scénarios étudiés, les éléments suivants ont été pris en compte :

* le développement d'un certain nombre d'aéroports de province, dans le cadre d'un rééquilibrage Paris/Province de l'aménagement du territoire,

* le développement des réseaux TGV nationaux et internationaux qui viennent concurrencer l'avion sur les courtes et moyennes distances.

Pour les scénarios évoqués, la croissance du trafic s'appuie principalement sur le dynamisme des marchés autres que la ligne vers Paris, c'est à dire la province, l'Europe et les autres liaisons internationales. Ces scénarios traduisent donc une réussite remarquable de la diversification de l'aéroport.

Après analyse, il ressort que le scénario qui repose sur une "ambition réaliste" de la croissance économique de la région Aquitaine est celui qui apparaît le plus pertinent, en particulier dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme comme le Plan d'exposition au Bruit. Dans ce cadre, en effet, une politique de précaution assurant un développement durable s'avère plus que jamais nécessaire.

Cette hypothèse de croissance économique envisage que " l'Aquitaine fasse preuve du même dynamisme que les autres régions de la façade atlantique, mais dans une situation où la croissance économique globale serait supérieure (taux annuel de 2,9% pour la France et de 3,4% pour l'hinterland bordelais).
Par ailleurs, la réussite du hub de la "Porte ibérique" et des compagnies à bas coûts est plus forte, et un trafic un peu plus important se développe vers l'Afrique du nord et de l'ouest, ainsi que vers les Antilles. L'influence des reports de trafic parisien est observable en 2010 sur les faisceaux Paris, Province, Europe, Afrique et autres pays. Ces reports s'atténuent très fortement en 2015, mais on suppose que le dynamisme propre de l'aéroport permet de "fidéliser" une partie du trafic vers l'Afrique. En outre, des vols reprennent à destination des Antilles. Malgré l'impact de la baisse des reports, et surtout de la mise en service de la ligne à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Angoulême en 2012, le trafic global en 2015 est légèrement supérieur au trafic de 2010. "

La croissance des activités de fret devrait par ailleurs se poursuivre, mais de manière modérée.

Concernant les autres composantes du trafic, elles sont essentiellement constituées par :
- l'aviation militaire,
- les activités aéronautiques des industriels constructeurs d'avions,
- l'aviation générale, dont l'aviation d'affaires.

Ces types de trafic ne devraient pas connaître à l'avenir d'évolution significative, mais plutôt une certaine stagnation, voire même une régression, notamment, pour les vols réalisés par les constructeurs.

Les hypothèses globales de travail qui en résultent sont données ci-contre :

Nature de l'activité	Court terme	Moyen terme	Long terme
Commerciale	50 579	87 700	102 500
Fret et Aéropostale	2 467	3 000	5 000
Aviation Militaire	3 028	1 000	1 000
Activités Constructeurs	2 150	2 150	1 900
Aviation Générale et d'Affaires	11 569	11 000	11 000
Total	**69 793**	**104 850**	**121 400**

L'élaboration du plan d'exposition au bruit 3



3.1. Principes d'établissement

Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones sensibles selon les niveaux de gêne sonore prévisibles.
Ces zones sont délimitées à partir d'un indice de bruit : l'indice Lden, exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions, sur l'ensemble d'une année.

Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles s'effectuent le jour, la soirée ou la nuit, le niveau sonore est déterminé suivant un découpage en trois périodes :

* 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
* 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
* 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est rehaussé de 5 dB ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).

Les corrections apportées aux niveaux sonores déterminés sur l'ensemble des périodes d'une année, fonctions de l'horaire considéré, sont par conséquent celles figurant dans le tableau suivant :
Les dispositions précédentes sont fixées par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 et codifiées à l'art. R.147-1 du code de l'urbanisme.

Période de la journée	Horaire (heure locale)	Correction apportée
Jour	6h00 – 18h00	-
Soirée	18h00 – 22h00	+ 5 dB
Nuit	22h00 – 6h00	+ 10 dB

La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes.:

* le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil,
* les niveaux de bruit des avions à la source,
* les trajectoires suivies par les aéronefs.

Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.
En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice Lden.

Le plan d'exposition au bruit "prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome".

Ces prescriptions conduisent à préciser, pour chaque échéance, les dispositions prises pour hypothèses de travail en matière :

* d'infrastructures aéronautiques ;
* de procédures de circulation aériennes ;
* de niveau de trafic.

C'est l'objet des paragraphes suivants.

3.2. Les hypothèses

L'étude présentée est bien évidemment basée sur le développement des infrastructures et les perspectives d'évolution du trafic évoqués précédemment.

L'hypothèse à moyen terme sera décrite en premier lieu, suivie de l'hypothèse à court terme,eu égard aux similitudes qu'elles présentent (les différences essentielles résidant dans le trafic pris en considération).
Le lecteur trouvera in fine toutes informations utiles concernant l'hypothèse à long terme.

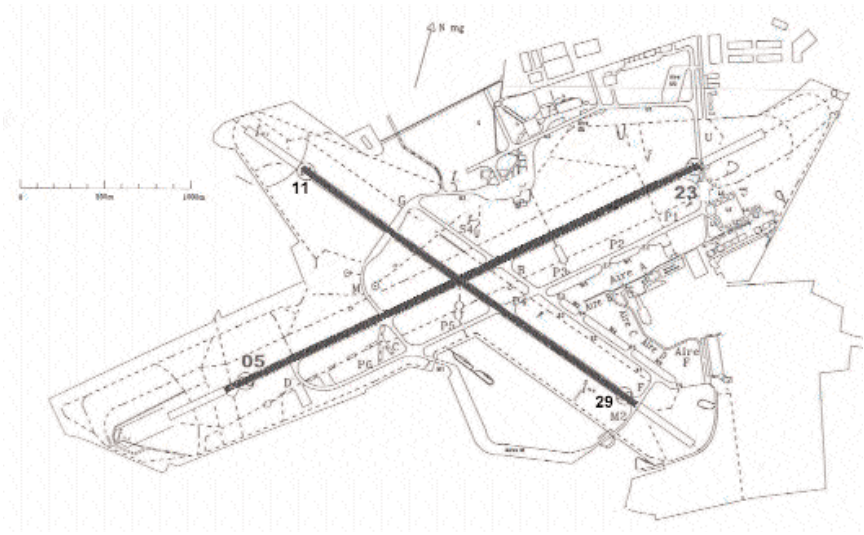
3.2.1 Hypothèse à moyen terme

3.2.1.1 Caractérisation générale

Cette hypothèse correspond à l'échéance de saturation des aires de stationnement du fait de la configuration du système actuel de pistes, immédiatement avant la " rotation " de la piste secondaire.

3.2.1.2 Infrastructures aéronautiques

Le schéma général des aires aéronautiques présenté ci-contre est donc identique à la situation actuelle.



3.2.1.3 Trajectoires et exploitation

Les trajectoires prises en compte pour l'établissement de cette étude correspondent en majeure partie aux procédures d'approche et de décollage actuellement en service.

Toutefois ont été d'ores et déjà intégrées les améliorations annoncées par les Services de l'Aviation Civile et consignées dans la Charte de l'Environnement de Bordeaux-Mérignac pour les années 2002 à 2006, à savoir :

* déplacement vers le Nord-Est du point de rejointe de l'axe d'arrivée aux instruments en piste 23 (arrivées sur la piste principale 05/23 face au sud-ouest) ;
* arrivée en piste 11 (arrivées sur la piste secondaire 11/29 face à l'Est) similaire à celle de la piste 05 au nord de l'agglomération.

Un extrait du schéma général des procédures **(3)** est donné ci-contre, faisant apparaître en bleu les procédures de décollage, et en rouge celles d'atterrissage.



(3) A ce stade il paraît sans doute utile de rappeler que les avions ne circulent pas sur des trajectoires (cheminements) immuables, ceci pour un certain nombre de raisons, qu'elles soient d'ordre météorologique, liées aux performances des avions ou encore liées à la nécessité, pour les services du contrôle aérien, d'assurer la fluidité du trafic sans dégradation de la sécurité, tout en traitant une flotte d'avions hétérogène en termes de comportements (vitesses notamment) et de caractéristiques (taille).
L'ensemble de ces contraintes fait que les trajectoires réelles effectivement suivies ne sont pas confondues en une seule, mais qu'à une procédure de circulation aérienne (ensemble de consignes) est plutôt associé un volume contenant l'ensemble des trajectoires possibles dans le respect de la réglementation

Dans le cadre de l'élaboration d'un Plan d'Exposition au Bruit, la prise en compte de cette réalité intangible est effectuée en considérant une certaine dispersion autour de la trajectoire dite "nominale", qui certes supporte néanmoins la part de trafic la plus élevée.

La répartition des mouvements d'avions sur les pistes prise pour hypothèse à moyen terme est la suivante :

Pistes	Moyen terme
Secondaire 11/29	14%
Principale 05/23	86%

Décomposée par directions d'envol ou d'atterrissage, cette répartition devient :

(4) QFU : appellation provenant de l'ancien code radio dénommé " Q " et correspondant à l'orientation magnétique de chacune des deux directions d'une piste.

Direction (4)		à Moyen Terme
QFU 11	Vers l'Est	3%
QFU 29	Vers l'Ouest	11%
QFU 05	Vers le Nord-Est	8%
QFU 23	Vers le Sud-Ouest	78%

Cette répartition prise pour hypothèse à moyen terme consacre l'utilisation privilégiée de la piste principale en QFU23 (décollages ou atterrissages vers le sud ouest) et donc la limitation de l'utilisation de la piste secondaire (qui génère des nuisances importantes, notamment sur le Sud de l'agglomération) et de la piste principale en QFU05 pour des décollages vers le Nord-Est, (utilisation a minima, uniquement dans des conditions d'aérologie très particulières - composante de vent nord-est supérieure ou égale à 8 nœuds, soit 15 km/h).

Dans ce cadre, la piste secondaire n'est utilisée qu'en période de travaux nécessitant la fermeture de la piste principale, ou pour les opérations de maintenance hebdomadaire.

3.2.1.4 Trafic

a - Nombre de mouvements par segment de trafic

L'économie générale du dispositif est celle indiquée au paragraphe 2.3 ; les hypothèses "moyen terme" sont rappelées ci-après :

Nature de l'activité	Moyen terme
Commerciale	87 700
Fret et Aéropostale	3 000
Aviation Militaire	1 000
Activités Constructeurs	2 150
Aviation Générale et d'Affaires	11 000
Total	**104 850**

b - Répartition jour/soirée/nuit

Pour cette hypothèse, la répartition du trafic sur les trois périodes de la journée est identique à celle constatée réellement sur l'ensemble de l'année 2001.

c - Avions caractéristiques

Les principaux types d'appareils pris en compte pour chaque nature d'activités sont les suivants :

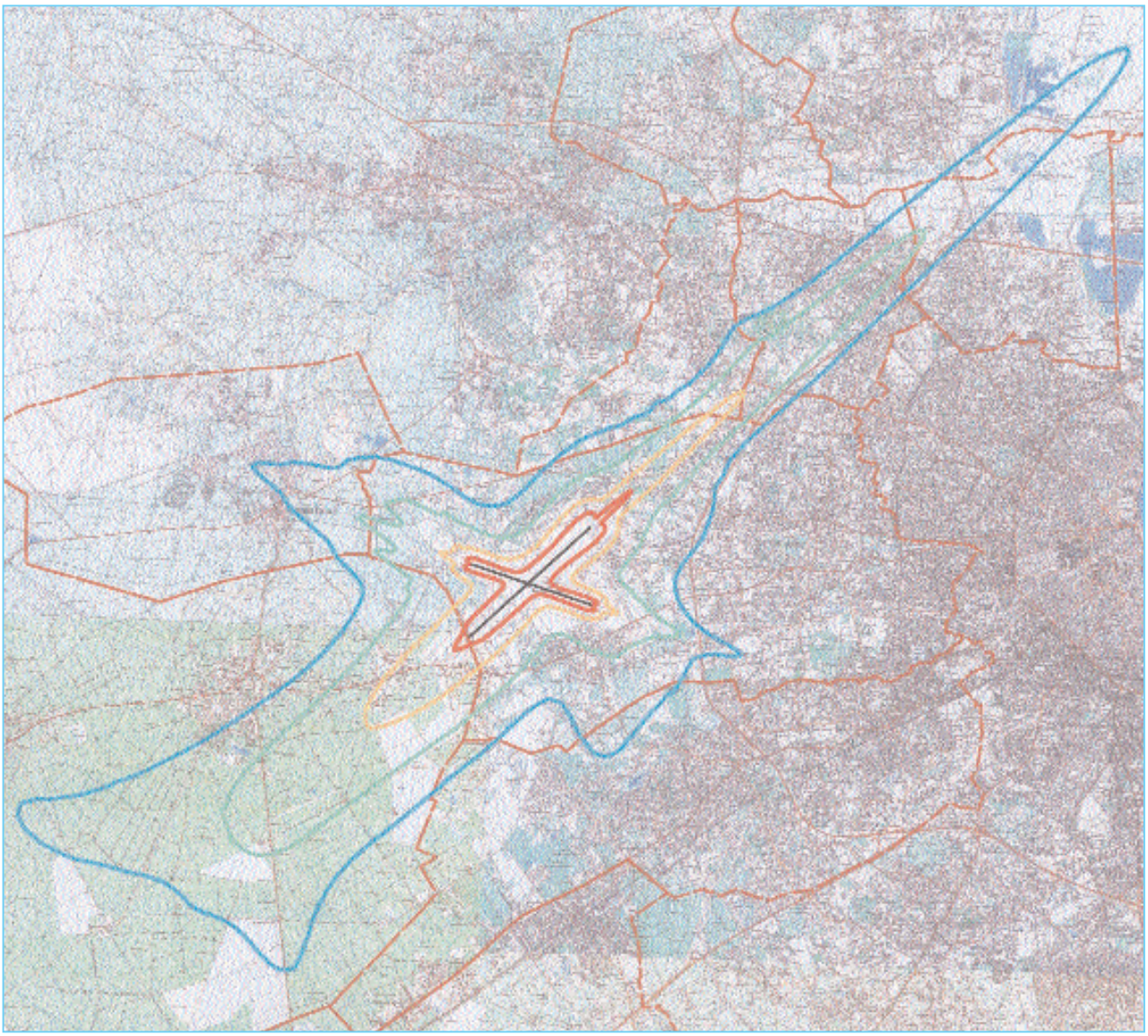
Nature de l'activité	Types d'avions caractéristiques
Commerciale	Airbus famille A 320, Airbus A330, Airbus A340, Boeing B737 (famille 400 à 800), Boeing 747, turboréacteurs de transport régional (Bombardier CRJ, Embraer,…)
Fret et aéropostale	Airbus A320, Boeing 737-800, Beechcraft 1900
Aviation militaire	Alphajet, Mirage, Hercules C130, Nord 262
Activités constructeurs	Famille Falcon, Rafale Mirage, Airbus A300, A310, famille A320, A330, A340, A380, Hercules C130, MD 80-83
Aviation générale et d'Affaires	Monomoteurs, bimoteurs, turbopropulseurs et Jet d'affaires (famille Cessna Citation, Learjet, Cessna 206, Beechcraft 58,…)

La répartition du trafic pris en compte dans l'hypothèse "moyen terme" est présentée ci-dessous :

Nature de l'activité	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit
Commerciale	A318	19 000	5 225	950	CRJ 100	25 000	6 875	1 250
	A319	5 000	1 375	250	BAE146	4 000	1 100	200
	A320	5 000	1 375	250	EMB 170	5 000	1 375	250
	A321	6 200	1 705	310	EMB 145	5 000	1 375	250
	B737-600	4 000	1 100	200	A330	200	55	10
	B737-800	5 000	1 375	250	A340	300	83	15
	CRJ 700	4 000	1 100	200				
Fret et Aéropostale	A320	1 000	200	800	B737-800	2 000	400	1 600
Aviation militaire	Alpha-JET	20	3	0	Hercules C130	480	86	58
	MIRAGE	20	4	1	Nord 262	480	86	58
Activités constructeurs	Falcon 50	50	14	0	A300	55	6	1
	Falcon 2000	396	198	0	A310	32	3	3
	Falcon 900	99	4	0	A320	45	5	6
	Falcon 7X	396	198	0	A330	20	2	3
	RAFALE	561	281	0	A340/380	44	4	4
	MIRAGE	374	187	0	MD 80/83	8	1	1
	Hercules C130	70	19	4				
Aviation générale et d'affaires	LEAR25	3 000	600	30	CNA206	2 500	250	25
	CNA650	3 000	600	30	BEC58P	2 500	250	25
Total Mouvements	104 850							

3.2.1.5 courbes "moyen terme"

Elles ont l'allure suivante (afin de ne pas surcharger le graphique, toutes les courbes intermédiaires n'ont pas été représentées).



3.2.2 Hypothèse à court terme

3.2.2.1 Caractérisation générale

Cette hypothèse prend en compte un trafic commercial légèrement supérieur à la situation actuelle, intégrant ainsi la baisse liée aux évènements du 11 septembre 2001 tout en tablant sur un reprise.

3.2.2.2 Infrastructures aéronautiques

Le schéma général des aires aéronautiques est identique à la situation actuelle.

3.2.2.3 Trajectoires et exploitation

A court terme, les aménagements des procédures décrits au paragraphe 3.2.1.3 sont d'ores et déjà réalisés, comme indiqué dans la Charte de l'Environnement de l'Aéroport.

La répartition du trafic par piste est aussi sans changement.

3.2.2.4 Trafic

a - Nombre de mouvements par segment de trafic

Le trafic étant supposé en constante progression, le nombre de mouvements est donc inférieur au niveau atteint à moyen terme.

Nature de l'activité	Court terme
Commerciale	50 579
Fret et Aéropostale	2 467
Aviation Militaire	3 028
Activités Constructeurs	2 150
Aviation Générale et d'Affaires	11 569
Total	**69 793**

b - Répartition jour/soirée/nuit

Pour cette hypothèse, la répartition du trafic sur les trois périodes de la journée est identique à celle constatée réellement sur l'ensemble de l'année 2001.

c - Avions caractéristiques

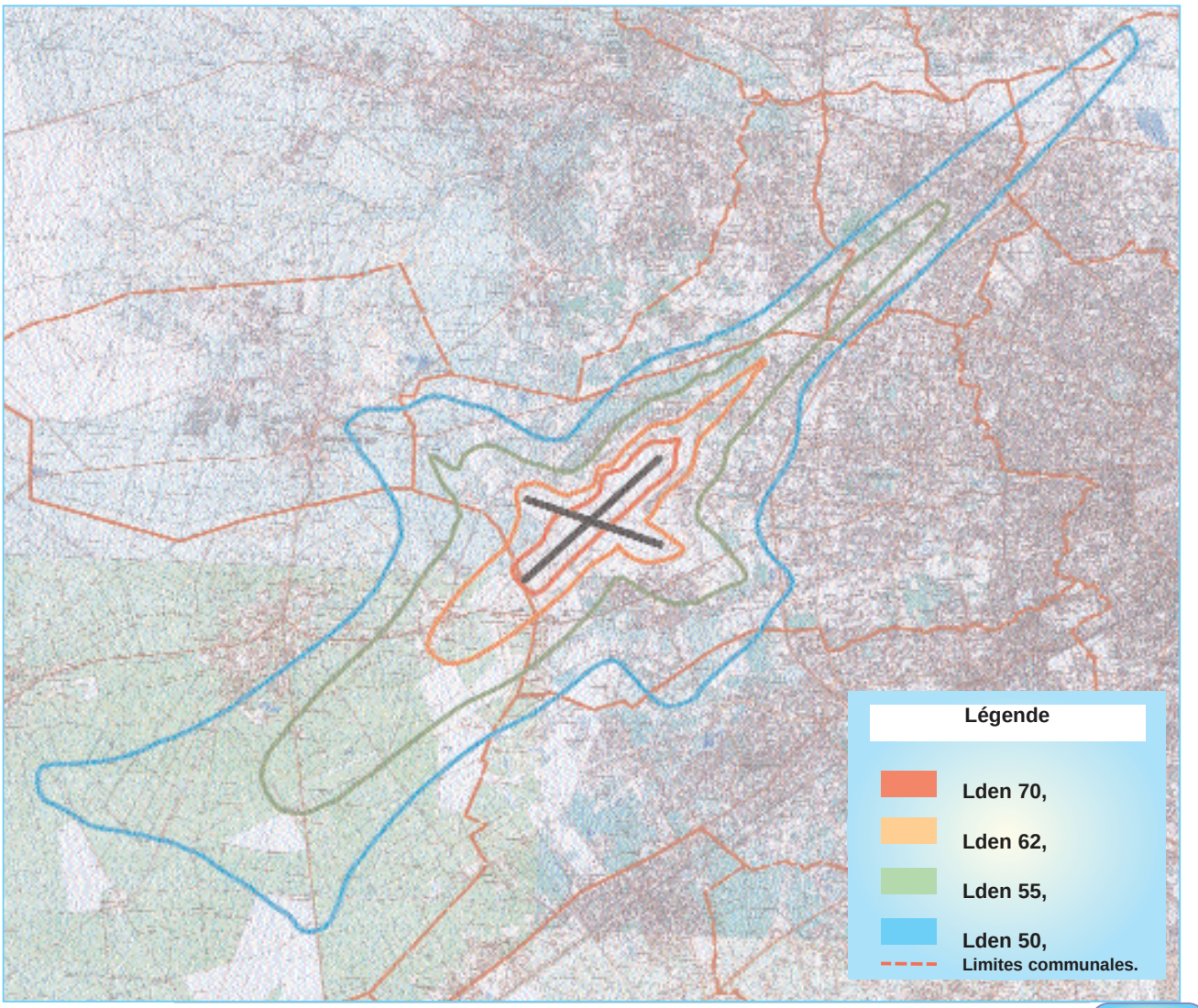
Nature de l'activité	Types d'avions caractéristiques
Commerciale	Airbus famille A 320, Airbus A330, Boeing B737 (famille 300 à 800), Boeing 747, turboréacteurs de transport régional (Bombardier CRJ, Embraer,Fokker,…), Turbopropulseur de transport régional (ATR 42, Beech 1900, Embraer 120, …)
Fret et aéropostale	Electra, Boeing 727-200
Aviation militaire	Alphajet, Mirage, Hercules C130, Nord 262
Activités constructeurs	Famille Falcon, Rafale Mirage, Airbus A300, A310, famille A320, A330, A340, A380, Hercules C130, MD 80-83
Aviation générale et d'Affaires	Monomoteurs, bimoteurs, turbopropulseurs et Jet d'affaires (famille Cessna Citation, Learjet, Cessna 206, Beechcraft 58,…)

Nature de l'activité	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit
Commerciale	ATR 42	1 560	429	78	B737-500	2 644	727	132
	BEC 1900	755	208	38	B737-300	3 038	835	152
	EMB 120	2 470	679	124	A319	4 829	1 328	241
	EMB 145	16 334	4 492	817	B737-400	834	229	42
	SAAB 2000	2 535	697	127	DC10-30	234	64	12
	BAE 146	2 351	647	118	A320	8 923	2 454	446
	FK 70	1 930	531	97	A330	107	29	5
Fret et Aéropostale	ELECTRA	550	110	440	B737-200	1 940	388	1 552
Aviation militaire	Alpha-JET	204	29	0	Hercules C130	356	64	43
	JAGUAR	50	10	0	ND 262	265	48	32
	MIRAGE	222	40	7	Divers	1 931	386	97
Activités constructeurs	Falcon 50	50	1	0	A300	55	6	1
	Falcon 2000	396	20	0	A310	32	3	3
	Falcon 900	99	4	0	A320	45	5	6
	Falcon 7X	396	20	0	A330	20	2	3
	RAFALE	561	28	0	A340/380	44	4	7
	MIRAGE	374	19	0	MD 80/83	8	1	0
	Hercules C130	70	7	4				
Aviation générale et d'affaires	LEAR25	3 000	600	30	CNA206	2 500	250	25
	CNA649	3 000	600	30	BEC58P	2 500	250	25
	Divers	2 581	516	26				

Total Mouvements	69 793

3.2.2.5 Courbes "court terme"

Comme précedemment, pour chaque zone seules les courbes correspondantes aux indices les plus bas envisageables sont représentées, ce qui correspond à l'empreinte au sol maximale.



3.2.3. Hypothèse à long terme

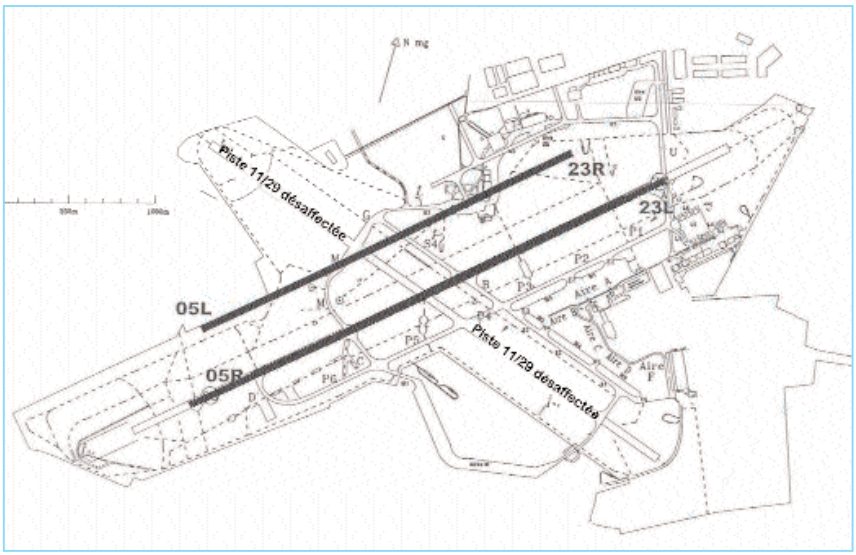
3.2.3.1 Caractérisation générale

Cette hypothèse correspond à une échéance de fonctionnement de l'aéroport postérieure à la "rotation" de la piste secondaire.

3.2.3.2 Infrastructures aéronautiques

Le schéma général des aires aéronautiques figure sur l'illustration ci-dessous :

* la piste secondaire 11/29 est désaffectée et donc transformée en voie de circulation et en aires de stationnement pour avions ;



* la piste principale actuelle devient piste 5R/23L[(5)] du doublet rapproché de pistes parallèles,

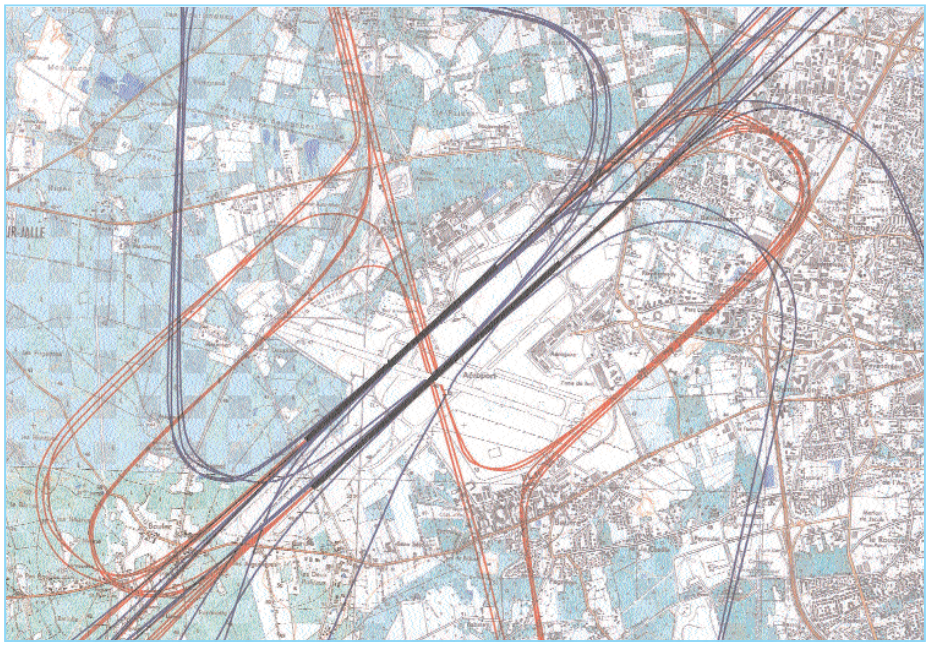
* la nouvelle position de la piste secondaire est celle définie par la piste 05L/23R, de même longueur que la piste 11/29 actuelle, et qui constitue le deuxième élément du doublet.

(5) R = Right (droite) L = Left (gauche), caractérisant les pistes d'un doublet et permettant de les identifier sans ambiguïté selon leur position relative respective pour un sens d'utilisation donné.

3.2.3.3. Trajectoires et exploitation

Les trajectoires prises en compte pour l'établissement de cette étude correspondent aux procédures de circulation aérienne associées actuellement à la piste principale, qui ont été adaptées à l'utilisation de la nouvelle piste secondaire 05L/23R.

Comme pour l'hypothèse à moyen terme, l'extrait du schéma général des procédures donné ci-dessous fait apparaître en bleu les procédures de décollage, et en rouge celles d'atterrissage.



Les règles d'exploitation du doublet sont les suivantes :

* piste principale (existante) 3100 m, utilisée comme dans la situation actuelle prioritairement pour l'atterrissage et le décollage ;

* nouvelle piste secondaire, à créer, 2400 m, utilisée :

  - lorsque la piste principale est fermée pour maintenance ;

  - pour l'atterrissage en période de pointe.

La répartition des mouvements d'avions sur les pistes prise pour hypothèse à long terme est la suivante :

Pistes	Moyen terme
Principale 05R/23L	**66%**
Secondaire 05L/23R	**34%**

Décomposée par directions d'envol ou d'atterrissage, cette répartition devient :

Direction [4]		à Long Terme
Piste principale		
QFU 05 R	**Vers le Nord-Est**	**10%**
QFU 23 L	**Vers le Sud-Ouest**	**56%**
Piste secondaire		
QFU 05 L	**Vers le Nord-Est**	**5%**
QFU 23 R	**Vers le Sud-Ouest**	**29%**

Cette répartition prise pour hypothèse à long terme consacre l'utilisation privilégiée de la piste principale pour des décollages ou atterrissages vers le sud ouest.

Les décollages vers le Nord-Est sont effectués comme aujourd'hui, a minima, c'est à dire lorsque les conditions d'aérologie l'imposent - composante de vent nord-est supérieure ou égale à 8 nœuds, soit 15 km/h.

3.2.3.4. Trafic

a - Nombre de mouvements par segment de trafic

L'économie générale du dispositif est celle indiquée au paragraphe 2.3, et résulte, rappelons-le, des études menées par la Sous-Direction des Etudes Economiques et de la Prospective de la Direction des Transports Aériens (DGAC), en coordination avec les services de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux, et dont le rapport est fourni en annexe ; les hypothèses "long terme" sont rappelées ci-après :

Nature de l'activité	Long terme	*Rappel moyen terme*
Commerciale	102 500	*87 700*
Fret et Aéropostale	5 000	*3 000*
Aviation Militaire	1 000	*1 000*
Activités Constructeurs	1 900	*2 150*
Aviation Générale et d'Affaires	11 000	*11 000*
Total	**121 400**	***104 850***

b - Répartition jour/soirée/nuit

Pour cette hypothèse, la répartition du trafic sur les trois périodes de la journée a été établie à partir de celle constatée réellement sur l'ensemble de l'année 2001, en le mettant toutefois en cohérence avec le développement pris en compte pour la plate-forme de correspondances de/vers la péninsule ibérique (identifiée sous l'appellation "Porte ibérique") :

A long terme, en effet, il a été considéré que :

* le nombre de "plages de hub" **(6)** serait de 5 par jour et non pas 4 comme actuellement,

* les vols "low cost" seraient prioritairement programmés dans des créneaux horaires proches des "plages de hub", pour bénéficier de l'attractivité de la "Porte ibérique".

La prise en compte de ces facteurs a pour conséquence :

* une augmentation sensible du nombre de mouvements en période de soirée, due à l'existence de la "plage de hub" **(6)** supplémentaire
* une augmentation inévitable des mouvements (9400 mouvements) juste après 22 h compte tenu de l'augmentation du trafic total.

.

c - Avions caractéristiques

Les principaux types d'appareils pris en compte pour chaque nature d'activités sont globalement les mêmes qu'à moyen terme, toutefois avec les adaptations suivantes (cf. tableau ci-dessous):

* remplacement des EMBRAER par des BAE146 ayant une capacité d'emport plus importante ;

* suppression des BEECH 1900 ;

* suppression des Falcon 50 et des MIRAGE dans l'activité constructeurs.

Nature de l'activité	Types d'avions caractéristiques
Commerciale	Airbus famille A 320, Airbus A330, Airbus A340, Boeing B737 (famille 400 à 800), Boeing 747, Boeing 767, turboréacteurs de transport régional (Bombardier CRJ, Bae 146,...)
Fret et aéropostale	Airbus A320, Boeing 737-800,
Aviation militaire	Alphajet, Mirage, Hercules C130, Nord 262
Activités constructeurs	Famille Falcon, Rafale, Airbus A300, A310, famille A320, A330, A340, A380, Hercules C130, MD 80-83
Aviation générale et d'Affaires	Monomoteurs, bimoteurs, turbopropulseurs et Jet d'affaires (famille Cessna Citation, Learjet 35, Cessna 206, Beechcraft 58,...)

La répartition du trafic prise en compte dans l'hypothèse "long terme" est présentée ci-aprés.

Nature de l'activité	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit	Types d'appareils	Nombre de mouvements	Dont Soirée	Dont Nuit
Commerciale	A318	20 000	6 000	1 500	CRJ 700	25 000	8 500	875
	A319	4 000	1 200	300	BAE146	27 500	9 513	800
	A320	4 000	1 200	300	A330	1 000	300	75
	A321	5 000	1 500	375	A340	500	150	38
	B737-600	7 000	2 400	225	B747	500	150	37
	B737-800	7 500	2 250	563	B737-400	500	150	38
Fret et Aéropostale	A320	2 500	500	2 000	B737-800	2 500	500	2 000
Aviation militaire	Alpha-JET	20	7	0	Hercules C130	480	79	54
	MIRAGE	20	10	2	Nord 262	480	79	54
Activités constructeurs	Falcon 2000	350	18	0	A300	50	5	1
	Falcon 900	250	10	0	A310	50	5	5
	Falcon 7X	200	10	0	A320	50	5	7
	RAFALE	750	38	0	A330	50	5	8
	MD 80/83	10	1	0	A340/380	50	5	8
	Hercules C130	90	9	5				
Aviation générale et d'affaires	LEAR25	3 000	600	30	CNA206	2 500	250	25
	CNA650	3 000	600	30	BEC58P	2 500	250	25
Total Mouvements	121 400							

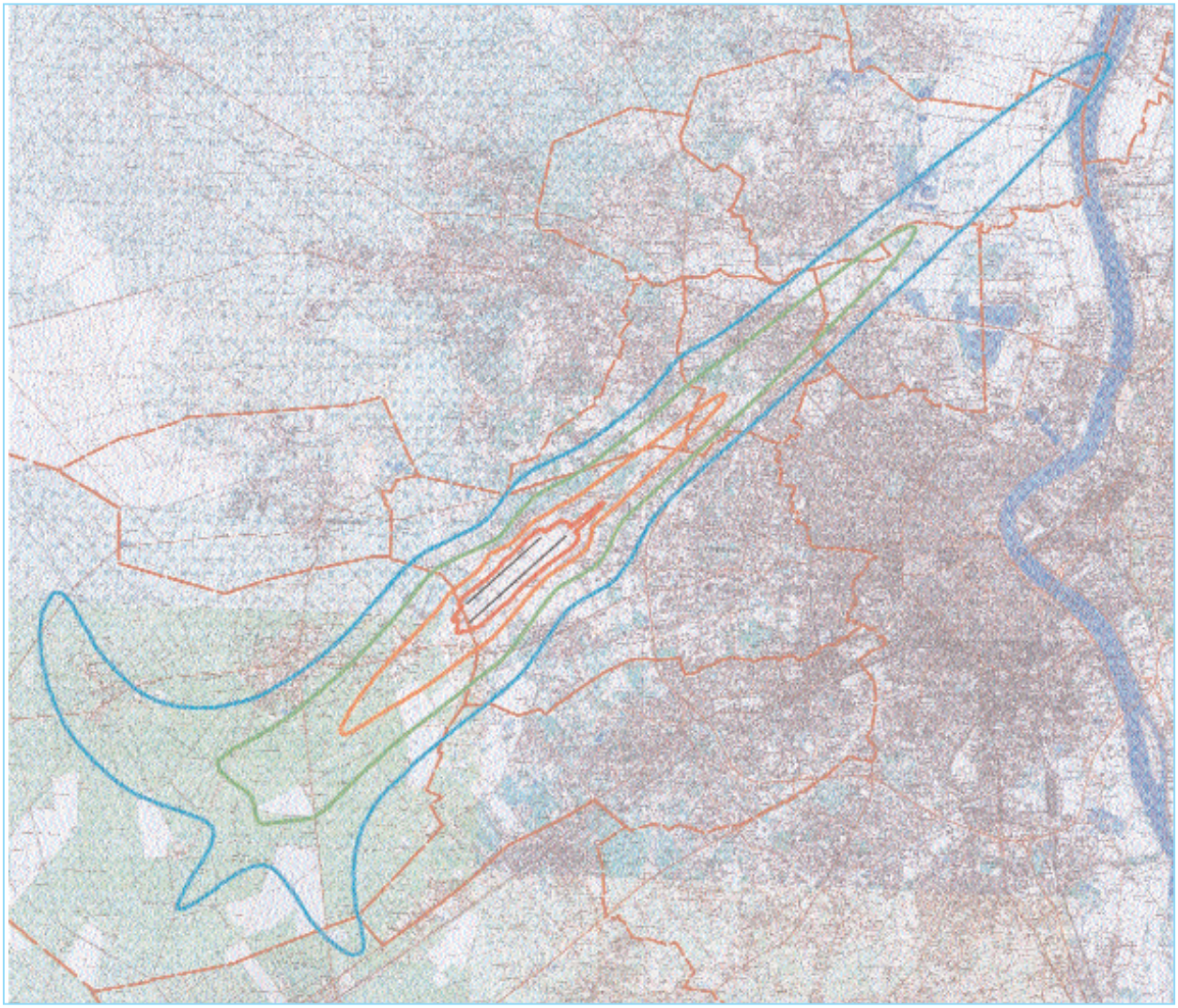
(6) de " hub and spoke network ", expression anglo-saxonne que l'on peut traduire par " réseau en étoile " *[Dictionnaire du Transport Aérien - Presses de l'Institut du Transport Aérien - 1996] :* réseau reliant des aéroports à un aéroport-pivot où convergent les passagers et à partir duquel ces derniers, par un jeu de correspondances organisées en plusieurs plages sur une même journée, sont acheminés vers leur destination finale.

L'intérêt pour le passager aérien réside dans :

* la multiplication des fréquences des vols ;
* la stabilité des horaires ;
* la baisse des tarifs liée à l'augmentation de productivité, elle-même d'autant plus significative que le nombre de destinations accessibles est élevé.

3.2.3.5. Courbes "long terme"

Elles ont l'allure suivante (afin de ne pas surcharger le graphique, toutes les courbes n'ont pas été représentées).



Légende

- Lden 70,
- Lden 62
- Lden 55 ,
- Lden 50,
- Limites communales

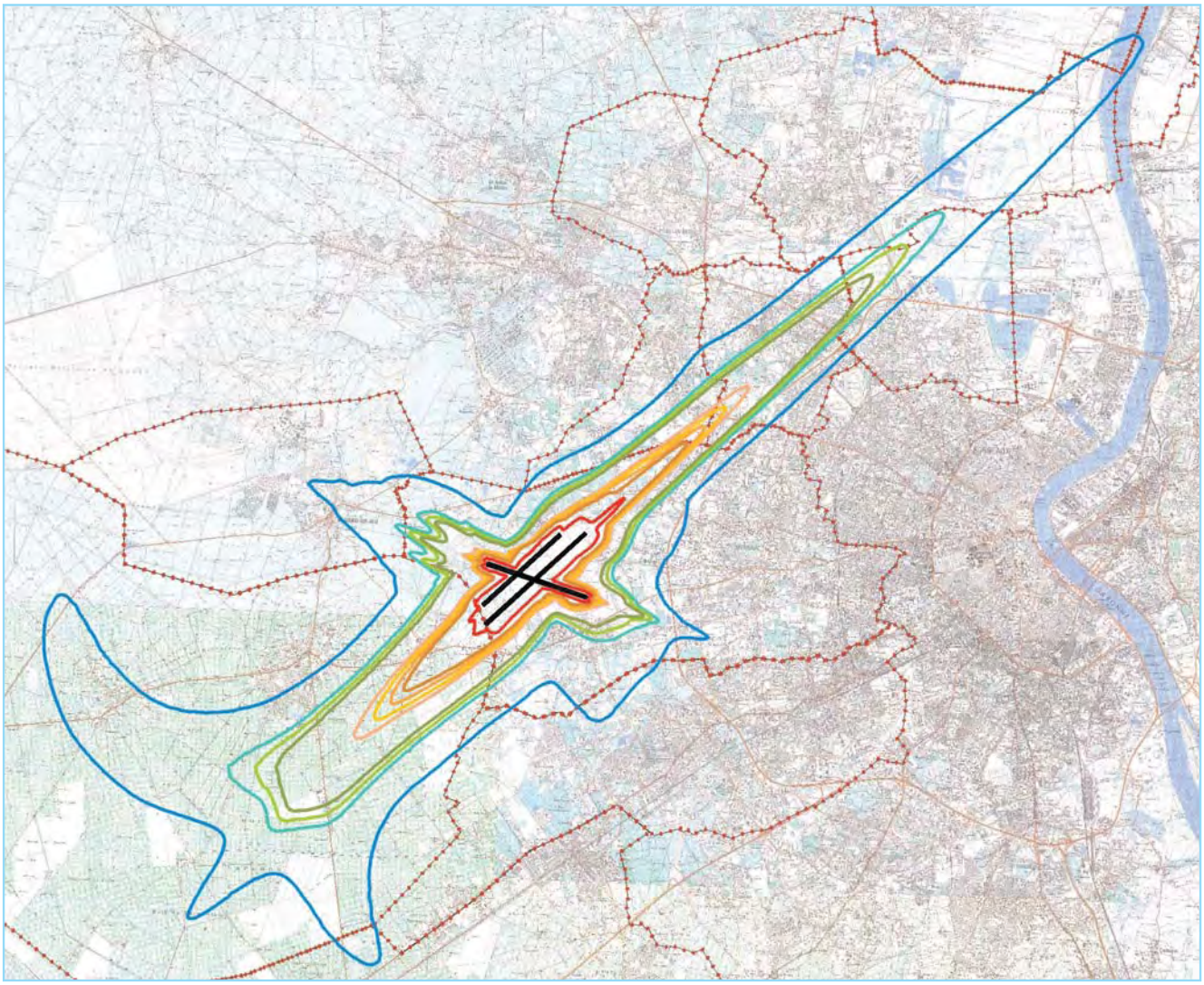
3.2.4. Prise en compte des diverses hypothèses

Elle est effectuée par superposition des courbes “court, moyen et long terme" obtenues précédemment, puis tracé, pour chaque valeur d'indice Lden considérée, du contour ainsi obtenu, désigné sous le nom de "courbe enveloppe".

Le schéma général des courbes ainsi obtenues figure ci-dessous.

Etabli à l’échelle du 1/25000 ème, faisant apparaître les limites des communes concernées par les courbes, il devient la représentation graphique du nouveau Plan d'Exposition au Bruit soumis à l'instruction administrative réglementaire.

Celle-ci est jointe au présent rapport.



Le graphique ainsi obtenu fait apparaître l’ensemble des pistes prises en compte dans les hypothèses concernées, même si, comme on l’a vu, les deux systèmes (pistes sécantes puis doublet de pistes parallèles) sont exclusifs l’un de l’autre

4 Quelles conséquences ?



4.1. La portée des plans d'exposition au bruit

Le plan d'exposition au bruit est un outil de prévention destiné à éviter une augmentation de la population dans des zones qui sont ou seront exposées à terme aux nuisances générées par le trafic de l'aérodrome.

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou sont susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses effectuées de développement et d'exploitation de l'aérodrome concerné :

* la zone A, où la gêne est qualifiée de très forte, à l'intérieur de la courbe d'indice L_{den} 70 ;
* la zone B, où la gêne est qualifiée de forte, comprise entre les courbes d'indice L_{den} 70 et une valeur allant de 65 à 62 ;
* la zone C, dans laquelle la gêne peut être considérée comme modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 ;
* la zone D comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50.

Nota : La création d'une zone " D " est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies de Code des Douanes,*("aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel de mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieur à 20000")* dont l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (les autres aérodromes relevant de l'application de cet article sont actuellement : Paris - Charles De Gaulle, Paris - Orly, Nice - Côte d'Azur, Marseille - Provence, Toulouse - Blagnac, Bâle - Mulhouse, Strasbourg - Entzheim, Lyon - Saint Exupéry et Nantes - Atlantique).

Les valeurs d'indices L_{den} déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées par le Préfet du Département après concertation élargie, parmi les suivantes :

* L_{den} 62, 63, 64 ou 65 pour la zone B ;
* L_{den} 55, 56 ou 57 pour la zone C.

L'indice retenu pour la limite extérieure de chacune des zones B et C est unique pour un PEB donné, quelle que soit la commune considérée.

Dans chacune des zones, des limitations du droit de construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme ; le tableau situé en page suivante en retrace les grandes lignes.
Le lecteur trouvera cependant l'intégralité du texte original en annexe au présent rapport (cf. annexe A2).

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent néanmoins satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique suivantes, en application des dispositions de l'article L.147-6 du Code de l'Urbanisme :

Nature des constructions	Zone de bruit		
	A	B	C et D
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)

Le permis de construire ou le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. De plus, le contrat de location d'un immeuble situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone du P.E.B. dans laquelle l'immeuble est situé.

Le Plan d'Exposition au Bruit n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

Nature de l'opération	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés	Autorisés	Autorisés
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Habitat groupé (lotissements,...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés
Maisons d'habitation individuelles non groupées	Non autorisés	Non autorisés	Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil	Autorisés
Constructions à usage industriel, commercial et agricole	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Equipements de superstructures nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs	Idem zone A	Autorisés	Autorisés
Equipements publics	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs	Idem zone A	Idem zone A	Autorisés
Opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil.	Autorisés
Amélioration et extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées s'il n'y a pas d'accroissement assimilable à la construction d'un nouveau logement	Idem zone A	Admises si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics sous réserve d'aucun accroissement de la capacité d'accueil.	Autorisés
Renouvellement urbain des quartiers ou village existants, opération de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisés	Non autorisés	Autorisés si n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	Autorisés

Limitations du droit de construire dans les zones d'un Plan d'exposition au bruit

Les **documents d'urbanisme** tels que plans locaux d'urbanisme (plans d'occupation des sols existants) ou Schémas de Cohérence Térritoriale (ou Schéma Directeurs existants) doivent bien évidemment être **compatibles** avec les prescriptions d'urbanisme précitées, en application de **l'article L.147-1 du Code de l'Urbanisme** (cf. annexe A2)**.**

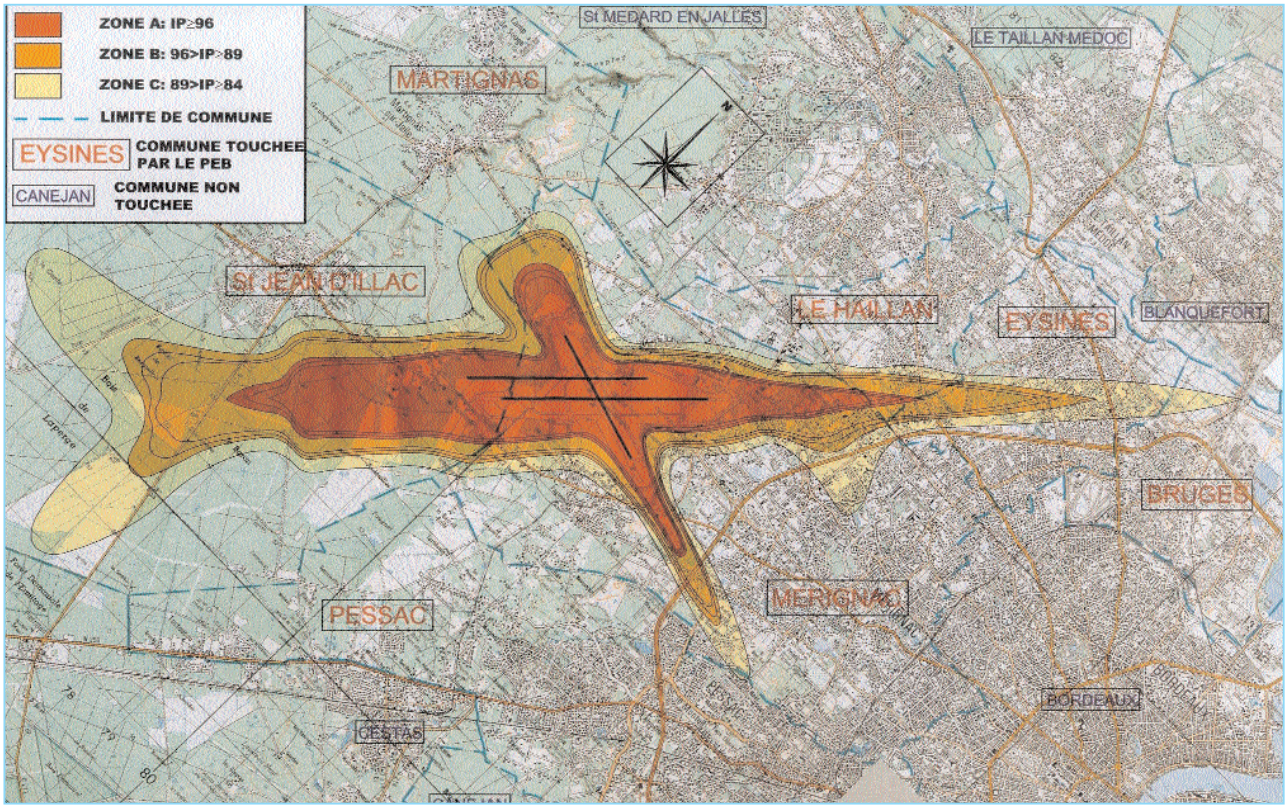
4.2. le Plan d'Exposition au Bruit en vigueur

L'aérodrome de Bordeaux-Mérignac est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit en date du 17 janvier 1986.

Une image de sa représentation graphique figure sur l'illustration suivante.

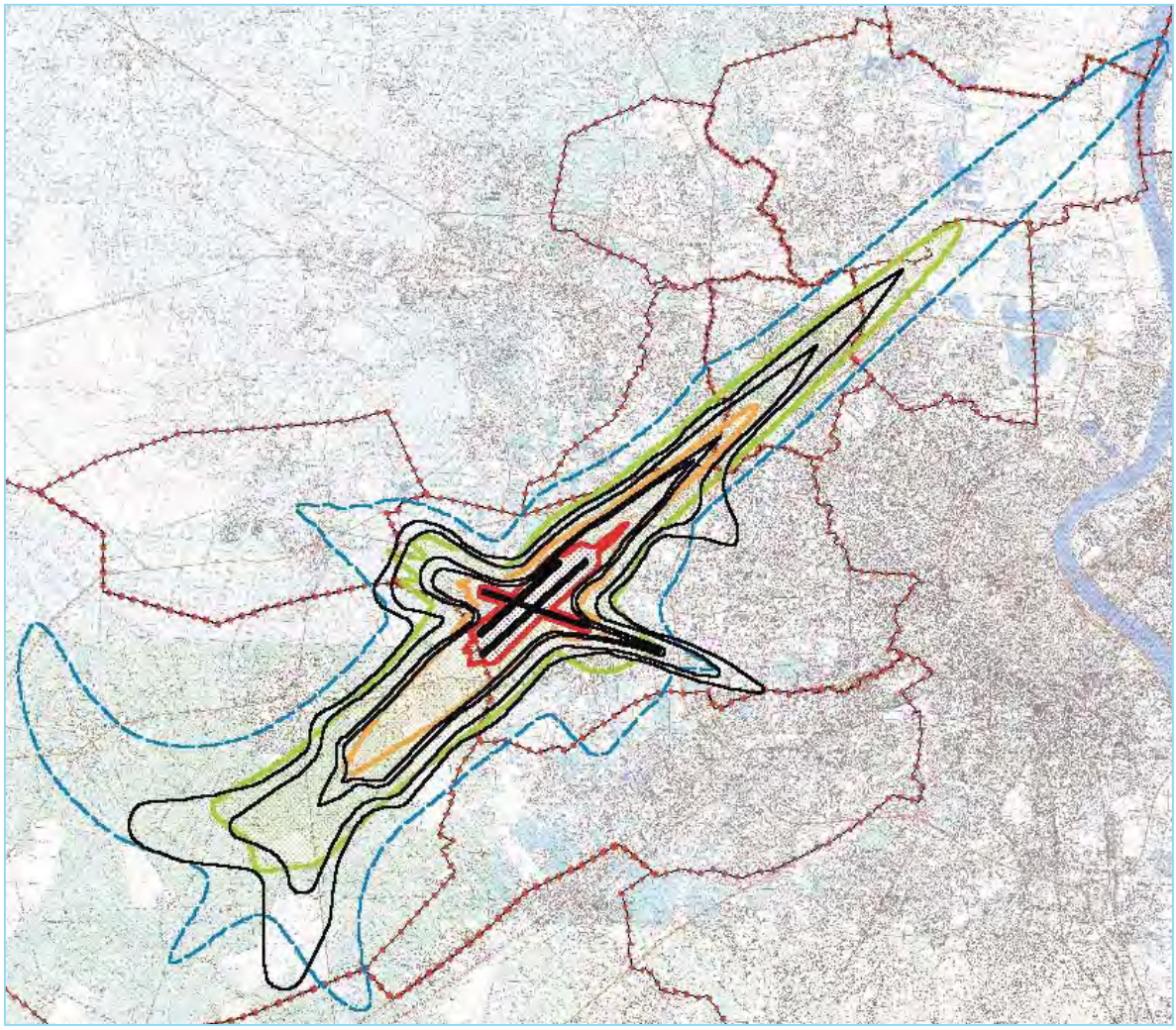
Elle ne comporte pas de zone D (approbation avant novembre 2002).

Remarquons par ailleurs que ce document fait apparaître un système de piste intégrant, à terme, la "rotation" de la piste secondaire 11/29 afin de former un doublet de pistes parallèles, à l'instar du dispositif présenté aujourd'hui.



4.3. Quelques comparaisons

Le schéma ci-dessous fait apparaître la superposition du nouveau PEB (zones de couleur) sur le PEB en vigueur aujourd'hui (contours de couleur noire).



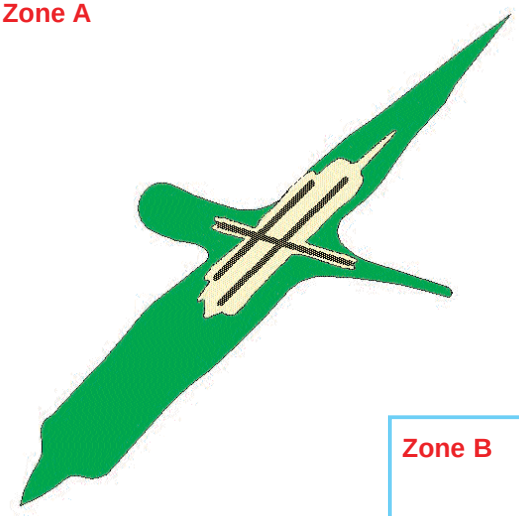
Si l'on exclut la zone D (figurée en bleu), qui n'a pas d'équivalent sur le PEB en vigueur, et qui donc n'est pas susceptible de se prêter à comparaison, le nouveau plan apparaît nettement moins contraignant à l'exception, toutefois, de la pointe Nord-Est et d'un secteur situé au Sud-Est de la piste secondaire actuelle 11/29.

A titre de comparaison, on trouvera ci-après exprimées en hectares, les aires couvertes par les différentes zones de plan d'exposition au bruit, pour le plan actuellement en vigueur et pour le nouveau plan présenté.

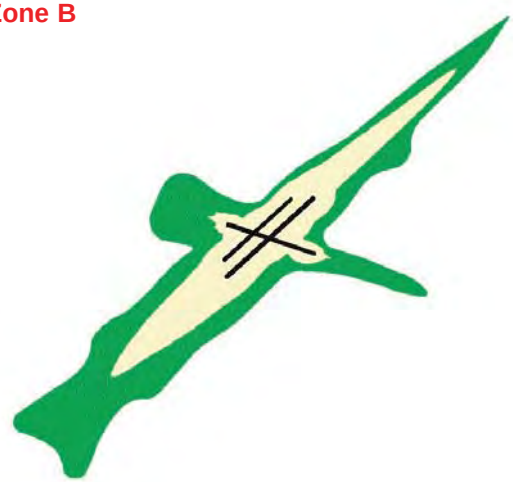
Zone	Peb en vigueur	Projet de Peb		Différence
A	1421		327	-1094
B	1571	(indice 62)	862	-709
C	1756	(indice 55)	2722	966
TOTAL	4748		3911	-837
Pour mémoire				
D			5755	5755

Les zones A et B apparaissent notablement plus restreintes dans le cadre du nouveau document, et ceci quel que soit le secteur considéré, et pour ce qui concerne la zone B, quelle que soit la valeur de Lden adoptée.

Zone A



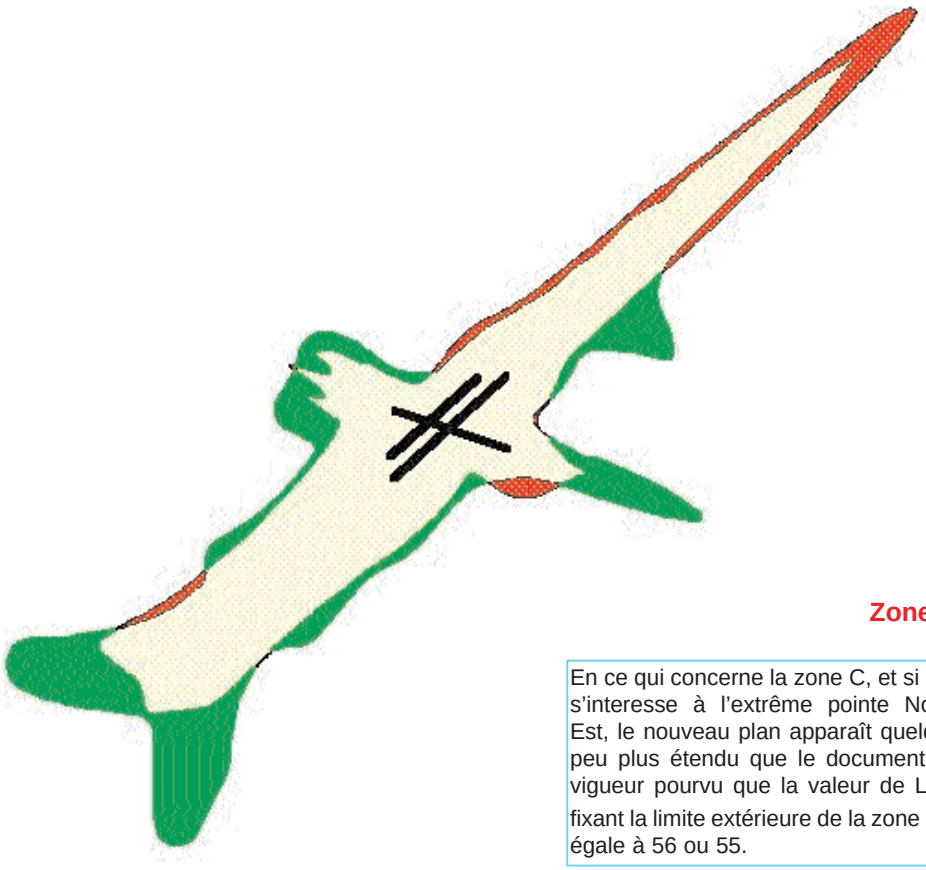
Zone B



Légende

Nouveau PEB

PEB en vigueur du 17/01/86



Zone C

En ce qui concerne la zone C, et si l'on s'interesse à l'extrême pointe Nord-Est, le nouveau plan apparaît quelque peu plus étendu que le document en vigueur pourvu que la valeur de L_{den} fixant la limite extérieure de la zone soit égale à 56 ou 55.

4.4. Avis de la commission consultative de l'environnement

Le constat précédent, concernant les zones B et C, a conduit la Commission Consultative de l'Environnement de l'Aéroport [7] lors de sa réunion du 25 avril 2003 à émettre un avis favorable à la prise en compte des valeurs d'indices [8] Lden 62 et 55 pour déterminer les limites extérieures de ces zones.

Ce choix conduit à une protection maximale.

[7] CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art. L. 571-13 .-

I. - L'autorité administrative peut créer, pour tout aérodrome visé à l'article L. 147-2 du code de l'urbanisme, une ***commission consultative de l'environnement****. Cette création est de droit lorsque la demande en est faite par une commune dont une partie du territoire est couverte par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome. La création est de droit, également, pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.*

II. - La commission est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions. Lorsque l'un des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes est concerné, ces recommandations sont transmises à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires. La commission consultative de l'environnement coordonne, le cas échéant, la rédaction des documents écrits qui formalisent les engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation.

III. - Notamment pour les chartes de qualité de l'environnement sonore, elle assure le suivi de leur mise en oeuvre. Elle peut saisir l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires de toute question relative au respect de ces chartes et de toute demande d'étude ou d'expertise.

IV. - Les avis de la commission sont motivés et détaillent la position de chacun de ses membres. Ils sont rendus publics.

V. - Pour les aérodromes mentionnés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes, la commission établit un rapport annuel rendant compte de son activité. Ce rapport est rendu public.

VI. - Les moyens de fonctionnement de la commission sont mis à sa disposition par l'exploitant de l'aérodrome.

VII. - La commission se réunit au moins une fois par an. Sa réunion est de droit lorsque le tiers de ses membres en fait la demande ou le comité permanent.

VIII. - La commission peut créer en son sein un comité permanent représentatif de sa propre composition et qui exerce les compétences prévues au II du présent article. La création de ce comité permanent est de droit pour les commissions consultatives de l'environnement des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

IX. - La commission ou son comité permanent entend à sa demande toute personne concernée par les nuisances sonores résultant des trajectoires de départ, d'attente et d'approche qui ne serait pas représentée au sein de la commission consultative de l'environnement.

X. - Le comité permanent constitue la commission consultative mentionnée à l'article L. 571-16. Toutefois, lorsque le comité permanent siège en cette qualité, les représentants de l'État et du gestionnaire d'aérodrome assistent avec voix délibérative à ses réunions, conformément à l'article L. 571-16. Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie, de l'aviation civile et de l'environnement détermine les modalités d'application et la date de mise en oeuvre de cet alinéa, qui entre en vigueur, pour chaque commission, à la fin de son mandat en cours à la date du 13 juillet 1999.

XI. - Cette commission comprend :
1° Pour un tiers de ses membres, des représentants des professions aéronautiques ;
2° Pour un tiers, des représentants des collectivités locales intéressées ;
3° Pour un tiers, des représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement et du cadre de vie concernées par l'environnement aéroportuaire.

XII. - Elle est présidée par le représentant de l'État. Les représentants des administrations intéressées assistent à ses réunions.

XIII. - Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent article.

[8] CODE DE L'URBANISME (Article R.147-7 - 2ème alinéa)
(Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 - Art 2-III)
"La commission consultative de l'environnement, lorsqu'elle existe, est consultée par le préfet sur les valeurs de l'indice Lden à prendre en compte pour déterminer la limite extérieure de la zone C et le cas échéant, celle de la zone B dans le projet susmentionné avant qu'intervienne la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit".

4.5. Impact du nouveau plan sur l'urbanisme

4.5.1. Considérations générales

Le périmètre d'étude, à savoir l'aire intéressée par le nouveau Plan d'Exposition au Bruit ou par le PEB du 17 janvier 1986, concerne 12 communes ; toutes sont membres du Syndicat Mixte du Schéma Directeur de l'aire métropolitaine bordelaise.
Ce dernier document, valant Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) a fait l'objet d'une approbation par le comité syndical du SYSDAU par délibération en date du 26 septembre 2001.

* 9 parmi elles appartiennent à la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB), compétente en matière de planification urbaine et aménagement :

  - BLANQUEFORT ;
  - BRUGES ;
  - EYSINES ;
  - LE HAILLAN ;
  - MERIGNAC ;
  - PAREMPUYRE ;
  - PESSAC ;
  - SAINT LOUIS DE MONTFERRAND ;
  - SAINT MEDARD EN JALLES.

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la Communauté Urbaine de Bordeaux, mis en révision le 28 juin 1985, et approuvé par délibération du conseil de communauté en date du 25 mars 1988, a depuis fait l'objet de 15 modifications, la dernière en date du 28 février 2003 ; la quatrième révision de ce document, prescrite par délibération du conseil de communauté du 15 février 2002, conduira à l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) [9], qui devra être compatible avec les dispositions du Schéma Directeur valant SCoT précité, conformément à l'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme.

* Les 3 autres communes, situées hors CUB, ont par conséquent conservé la maîtrise de leurs documents d'urbanisme ; il s'agit de :

  - CESTAS (POS approuvé par délibération en date du 19 juillet 2001) ;

  - MARTIGNAS SUR JALLE (2ème modification du POS approuvée par délibération du 20 septembre 1998 - PLU prescrit par délibération du 19 septembre 2001) ;

  - SAINT JEAN D'ILLAC (2ème révision du POS approuvée par délibération du 11 février 2002).

[9] CODE DE L'URBANISME Art. L. 122-1 (L. n° 2000-1208, 13 déc. 2000, art. 3).- ***Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. Pour mettre en oeuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.*** *A ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques. Ils déterminent les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation. Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements.* ***Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics****. Ils doivent être compatibles avec les chartes des parcs naturels régionaux. Pour leur exécution, les schémas de cohérence territoriale peuvent être complétés en certaines de leurs parties par des schémas de secteur qui en détaillent et en précisent le contenu. Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les* ***plans locaux d'urbanisme****, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat* ***doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur****. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi no 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat*

La zone D n'induisant pas de contraintes particulières quant à la destination des sols, mais n'étant qu'une zone d'information et d'isolation acoustique renforcée, son tracé n'est pas, à la différence des zones A, B et C, de nature à remettre potentiellement en cause les projets des collectivités locales, tels qu'exposés dans leurs documents d'urbanisme.

Aussi l'analyse qui suit est elle effectuée par référence à l'aire concernée par les zones A, B et C du nouveau PEB et/ou du PEB du 17 janvier 1986, aujourd'hui en vigueur.

Cette aire est désignée dans tout ce qui suit sous le terme “d’aire de nécessaire maîtrise de l’urbanisation”.

Dans le cas présent, cette dernière résulte de la prise en compte des valeurs Lden 62 et 55 pour délimiter les zones B et C du nouveau plan. C’est par conséquent la plus étendue qu’il soit possible de considérer en l’état actuel de la réglementation.

4.5.2. La méthode utilisée

Considérant d'une part que l'article L.122-1 du Code de l'Urbanisme, dont le texte intégral est reproduit ci-contre confère aux Schémas de Cohérence Territoriale un rôle primordial en matière de projets d'aménagement et de développement durable, d'autre part que la dimension intercommunale constitue la garantie d'une plus grande cohérence dans les orientations retenues, l'analyse de l'impact du nouveau PEB sur l'urbanisation, telle que présentée ci-après, s'appuie tout d'abord sur le Schéma Directeur valant SCoT de l'agglomération de Bordeaux.

4.5.3. Analyse par rapport aux orientations du Schéma Directeur

La traduction des orientations stratégiques en matière d'organisation de l'espace explicitées dans le document graphique intitulé "Destinations générales des sols" à partir duquel a été élaborée la figure suivante, fait apparaître :

* dans l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation associée à l'utilisation de l'axe principal nord-est/sud-ouest :

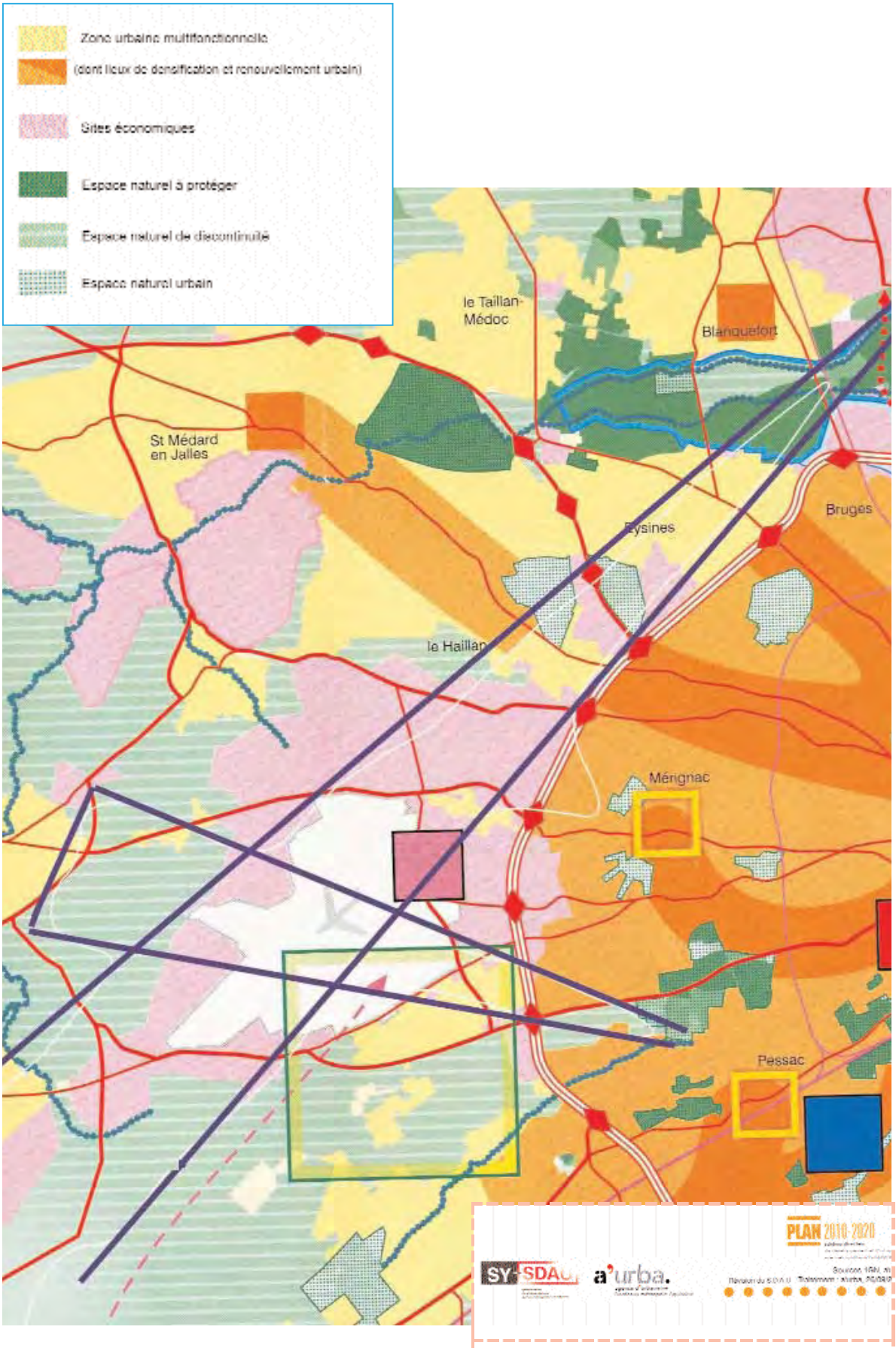
  - une zone d'espaces naturels majeurs ou à protéger pour des raisons économiques, environnementales et paysagères , située par ailleurs dans le champ d'expansion des crues ;

  - deux secteurs d'urbanisation multifonctionnelle existante, associés au développement de l'urbanisation le long des voies de dessertes historiques de l'agglomération (RN215 au Quartier du Vigean sur la commune d'Eysines et RD6 au droit de la limite communale entre Eysines (La Lande, Chopin) et le Haillan (Balot, La Luzerne) ;

  - en trame de fond, une vaste zone à vocation industrielle et commerciale qui s'étend jusqu'à la forêt en sortie sud-ouest de l'agglomération.
  L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est partie intégrante de cette zone, qualifiée de site économique d'intérêt métropolitain dans les orientations stratégiques en matière de pôles de développement et espaces économiques majeurs.

Le Schéma Directeur n'envisage pas de densification de l'urbanisation ni de renouvellement urbain dans cette zone à l'horizon 2010-2020 , y compris dans les secteurs d'urbanisation existante , ceci afin de "stopper l'urbanisation linéaire inféodée aux grandes voies de desserte de l'agglomération et la requalifier". Le nouveau Plan d'Exposition au Bruit bénéficie donc déjà de cette orientation stratégique actée au plan local.

En marge du secteur à vocation industrielle et artisanale, mais déjà à l'intérieur de la rocade A630 on notera l'existence d'une zone à vocation résidentielle et de densification de l'urbanisation, à proximité immédiate du centre ville de Mérignac, pourtant couverte par le P.EB. du 17 janvier 1986. Cette excroissance du PEB de 1986, générée par l'activité soutenue d'avions d'armes à cette époque, n'apparaît bien évidemment plus dans le nouveau plan, ceci en cohérence avec l'évolution de ce type de trafic.



A partir de la carte de destination générale des sols du Schéma Directeur, qui détermine des fonctions et des usages dominants par territoires, le montage ci-dessus permet de visionner les espaces concernés par le Plan d'exposition au Bruit opposable ou par le nouveau plan dans l'"aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation" par rapport au mode dominant d'occupation du sol.

* dans l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation associée à l'utilisation de la piste secondaire actuelle (axe est/ouest) :

- un espace naturel de discontinuité associé à la voie structurante en cours de réalisation , dite Voie de Desserte Ouest , et marquant la limite entre Pessac et Mérignac ;

- une zone urbaine multifonctionnelle située sur le territoire de la commune de Mérignac, et que traverse la rocade. A l'intérieur de celle-ci, de même que précédemment, un secteur destiné à la densification de l'urbanisation et aux opérations de renouvellement urbain, pourtant couvert par le P.EB. du 17 janvier 1986 ; à l'extérieur, une zone d'habitat existant, n'ayant pas vocation à se densifier.

- à l'ouest de l'aéroport et du pôle industriel qui lui est associé, un espace naturel de discontinuité urbaine, déjà en partie sur la commune de Martignas-sur-Jalle.

Le nouveau PEB s'inscrit dans les orientations stratégiques du Schéma Directeur : il conforte la destination générale des sols à l'horizon 2010-2020, il permet de clarifier la vocation des secteurs intra-rocade à vocation résidentielle, dont le développement est aujourd'hui encore limité par le PEB de 1986.

Les développements présentés dans les pages suivantes permettent de détailler certains aspects.

QUELQUES DEFINITIONS

(Cf. Rapport de Présentation du Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Bordelaise - pages 115-116)

La zone urbaine multifonctionnelle

Il s'agit du territoire qui supportera l'essentiel de la croissance urbaine et/ou économique dans l'aire du schéma directeur. Cette zone, qui permet de promouvoir une meilleure mixité des fonctions urbaines, est destinée:
-au développement résidentiel qu'il s'agisse de l'habitat des équipements urbains, de sports et de loisirs. .au développement économique support de l'activité urbaine tels que le commerce, les services, l'activité artisanale, les PME-PMI, voire ponctuellement l'industrie dans la mesure où elle reste compatible avec les zones urbaines voisines. Dans ce dernier cas, les POS devront fixer les conditions d'accueil des établissements concernés et veiller à leur bonne insertion ou protection par rapport aux éventuelles zones urbanisées existantes ou à créer.
La zone urbaine multifonctionnelle peut permettre également dans le cadre de l'élaboration ou la révision des plans d'occupation des sols, de réserver des zones inconstructibles propres à la création d'espaces verts publics d'intérêt communal ou a l'aménagement d'espaces tampons entre deux zones urbaines et/ou économiques.
A l'intérieur de la zone urbaine multifonctionnelle, des lieux privilégiés pour la densification urbaine et le renouvellement urbain ont été identifiés. lis s'appuient sur les corridors des transports collectifs en site propre et incluent certains quartiers destinés à un renouvellement urbain (friches urbaines, industrielles ou portuaires, grands ensembles, quartiers anciens dégradés etc,...), ainsi que tes centres-villes possédant une structure urbaine et historique à conserver ou à renforcer.
L'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation dans le cadre des POS devra prendre en considération la continuité de ces zones avec l'urbanisation existante et/ou la proximité des réseaux publics existants ou projetés selon un rythme compatible avec les besoins nouveaux.

Les sites économiques

Il s'agit des zones d'activités spécifiques, où le développement urbain résidentiel est exclu en raison de nuisances liées au fonctionnement des activités économiques existantes ou en regard d'une spécialisation de l'espace nécessaire à des effets de synergie ou de proximité d'entreprises.
Les entreprises relevant de la défense nationale mais ne possédant pas forcément une vocation d'urbanisation sont repérées d'une manière spécifique dans ce cadre.

Les espaces naturels à protéger pour des raisons économiques, environnementales ou paysagères.

Il s'agit de zones où la préservation des espaces naturels est prioritaire, compte tenu de leur usage actuel, de leurs potentialités ou de leurs caractéristiques environnementales ou paysagères. Elles doivent faire l'objet d'une attention particulière en terme d'usage et d'aménagement pour garantir leur intégrité ou leur fonction.. Leur identification a pris en compte certains classements (zones AOC non intégrées dans les espaces naturels majeurs) ou certains spécificités reconnues (ZNIEFF); j'urbanisation y est interdite en dehors des parties actuellement urbanisées.

Les espaces naturels de discontinuité

Ils constituent des continuités paysagères de grande ampleur et de grande qualité et représentent des coupures significatives à l'urbanisation. Ils peuvent recevoir des équipements privés ou publics à usage sportif ou récréatif, à condition que les installations ne menacent pas la cohérence paysagère et participent à une appropriation collective des lieux. Le développement de l'urbanisation y est interdit afin de garantir1a maîtrise de leur frange avec 1es zones urbanisées. Les zones NB existantes devront être maîtrisées afin de limiter au maximum

4.5.4 Analyse par rapport aux dispositions des Plans d'Occupation des Sols en vigueur

Les tableaux suivants, associés aux illustrations figurant en vis à vis fournissent une première approche de l'impact sur l'urbanisation future du nouveau PEB de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac.

Ils ont été établis selon la méthode suivante :

- identification des secteurs dont la situation vis à vis des zones du PEB applicable se trouverait modifiée ;
- pour chaque secteur repéré à l'étape précédente, recensement, cartographie et mesure, dans une première approche, des zones de POS pour lesquelles l'application des dispositions de l'article L. 147-5 du Code de l'Urbanisme constitue un enjeu .

L'examen de photos aériennes fournit par ailleurs un éclairage complémentaire permettant de mieux cerner l'impact sur la capacité d'accueil des secteurs d'habitat concernés par le nouveau plan.

Communauté Urbaine de Bordeaux (C.U.B.)

Identification des zonages POS dont la destination est non compatible avec les dispositions de l'article L.147-5) :

Ils autorisent la réalisation de nouvelles habitations sous forme de lotissements, de collectifs ou d'opérations groupées.

Ils peuvent être regroupés en deux grandes familles, repérées par deux couleurs différentes dans les tableaux qui suivent :

zone UBc à UBf : secteurs d'habitat dense, de services et d'activités complémentaires de l'habitation, dans lequel les bâtiments pourront être construits en ordre continu et/ou discontinu ".
zone UBg et UBg1 : " secteur d'habitat de densité moyenne, de services et d'activités complémentaires de l'habitation, dans lequel les bâtiments pourront être construits en ordre continu et/ou discontinu".
zone UC1à UC4 : " secteur d'habitat de densité faible, de services et d'activités complémentaires de l'habitation, dans lequel les bâtiments seront obligatoirement construits en ordre discontinu, sauf exceptions prévues à l'article 7 [du règlement d'urbanisme] ".

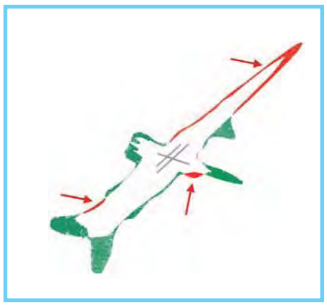
➔ **couleur rouge** : secteur d'habitat de densité forte à moyenne, de services et d'activités complémentaires de l'habitation dont les règles d'implantation varient suivant les indices affectés

zone 1NAa/U : " secteur non équipé, en général de petite taille, situé à l'intérieur d'un tissu déjà urbanisé, dans lequel les constructions ne pourront être admises que si les équipements généraux d'infrastructures et scolaires de la commune permettent de les accepter ".
zone 1NAb/U : " secteur non équipé pour les zones d'habitations futures, dans lequel les constructions ne pourront être admises que si les équipements généraux d'infrastructures et scolaires de la commune permettent de les accepter ".
zone 2NAU : " secteur non équipé, réservé pour les zones d'habitation futures à long terme".

➔ **couleur orange** : secteurs non équipés, réservés pour des zones d'habitations futures

1 - Secteurs situés à l'extérieur du PEB du 17 janvier 1986 et en zone C du nouveau PEB :

(EXTERIEUR ⇨ ZONE C)



Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
UBc à Ubf UBg et UBg1 UC1 à UC4	Zone d'urbanisation existante dans laquelle les opérations groupées (collectifs, lotissements,…) sont aujourd'hui autorisées et dont la constructibilité se v erra modifiée avec le PEB futur	BLANQUEFORT	0
		BRUGES	11,7
		EYSINES	61,0
		LE HAILLAN	6,7
		MERIGNAC	22,2
		PAREMPUYRE	0
		PESSAC	0
		SAINT LOUIS DE MONTFERRAND	0
		SAINT MEDARD EN JALLES	0
1NAa/U 1NAb/U 2NA/U	Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées dont la constructibilité se verra remise en cause avec le PEB futur	BLANQUEFORT	0
		BRUGES	0
		EYSINES	18,8
		LE HAILLAN	12,4
		MERIGNAC	10,7
		PAREMPUYRE	0
		PESSAC	0
		SAINT LOUIS DE MONTFERRAND	0
		SAINT MEDARD EN JALLES	0
TOTAL GENERAL (EXTERIEUR ⇨ ZONE C)			143.,5

Remarque importante :

On notera que ces types de zonages apparaissent également aujourd'hui dans l'emprise du PEB du 17 janvier 1986 ; cette situation, anormale car non compatible avec les dispositions de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme, et de surcroît nuisible à la lisibilité des règles de droit applicables, devra être régularisée à l'occasion de l'établissement en cours du Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine. Cette régularisation sera de fait sous-tendue par la mise en compatibilité du PLU avec le Schéma Directeur (valant SCoT).

Le constat effectué est clairement mis en lumière par l'illustration correspondante dans le présent rapport, qui fait notamment apparaître en rouge ou en orangé les secteurs dans lesquels les opérations groupées sont autorisées par le POS. Or les secteurs situés à l'intérieur de l'emprise du PEB en vigueur sont en principe contraints par l'application de l'article du Code de l 'Urbanisme cité supra.

Ces considérations restent valables indépendamment du nouveau PEB objet du présent dossier, et sont donc sans incidence sur l'évaluation de son impact.

2 - Secteurs situés en zones A, B ou C du PEB du 17 janvier 1986 et à l'extérieur de la zone C du nouveau plan :

Il s'agit des mêmes zonages POS que ceux cités précédemment ; bien qu'incompatibles avec les dispositions de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme, ils sont situés aujourd'hui en zone C du PEB en vigueur.

La réalisation d'opérations groupées, sous forme de collectifs ou de lotissements à usage d'habitation sera rendue possible après l'approbation du nouveau PEB. Le permis de construire ou l'autorisation de lotir sera le cas échéant assorti de prescriptions d'isolation acoustique renforcée, si les terrains concernés sont situés en zone D du nouveau plan.

(ZONE C ⇨ EXTERIEUR ou ZONE D)



Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
UBc à Ubf UBg et UBg1 UC1 à UC4	*Zone d'urbanisation existante dans laquelle les opérations groupées (collectifs, lotissements, ...) sont aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*BLANQUEFORT*	*0*
		BRUGES	*0*
		EYSINES	*0*
		LE HAILLAN	*0*
		MERIGNAC	*55,7 (*)*
		PAREMPUYRE	*0*
		PESSAC	*0,8*
		SAINT LOUIS DE MONTFERRAND	*0*
		SAINT MEDARD EN JALLES	*0*
1NAa/U 1NAb/U 2NA/U	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*BLANQUEFORT*	*0*
		BRUGES	*0*
		EYSINES	*0*
		LE HAILLAN	*0*
		MERIGNAC	*29,9 (**)*
		PAREMPUYRE	*0*
		PESSAC	*0*
		SAINT LOUIS DE MONTFERRAND	*0*
		SAINT MEDARD EN JALLES	*0*
TOTAL GENERAL (PEB du 17/01/86 ⇨ EXTERIEUR ou ZONE D)			*86,4*

(*) dont 3,2 hectares en zones A et B
(**) dont 10,1 hectares en zones A et B

3 - Récapitulation

1 - Secteurs aujourd'hui hors PEB et contraints par les dispositions de l'article L147-5 du Code de l'Urbanisme après adoption du nouveau plan : environ 143,5 hectares
2 - Secteurs aujourd'hui sous contrainte et pouvant admettre tout type d'opérations immobilières après adoption du nouveau plan : environ 86,4 hectares

Bilan de surface des secteurs réellement contraints par le nouveau plan : 57,1 hectares environ pour l'ensemble des communes de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

En fait, l'impact réel du futur PEB sur la capacité d'accueil de ces secteurs est plus réduit du fait des deux raisons suivantes:

- tout d'abord l'exigence de compatibilité du futur PLU avec le Schéma Directeur de l'agglomération bordelaise devra, comme on l'a vu, limiter, ceci indépendamment de toute contrainte résultant du PEB, les possibilités de densification de l'urbanisation le long des voies historiques de desserte de l'agglomération bordelaise.
- par ailleurs, les secteurs concernés, aujourd'hui situés - par définition - en dehors des courbes du PEB applicable, sont d'ores et déjà largement urbanisés ; en corollaire, leur capacité d'accueil résiduelle - en d'autres termes, le nombre d'habitants, ou de logements, qu'ils sont encore susceptibles d'accueillir - est souvent faible. L'illustration précédente réalisée à partir d'une photographie aérienne datant de l'été 2000 permet de s'en convaincre.

4 - Secteurs qui, tout en restant situés à l'intérieur de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation, changent de zone

Cette situation est due à la diminution d'emprise des zones A et B ; ainsi, de nombreux terrains situés actuellement en zone B (resp. A) seront situés en zone C (resp. B) après adoption du nouveau PEB.

- Le passage de zone A en zone B a une impact négligeable, la différence des règles applicables ne concernant que les logements de fonction et les immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole.
- Le passage de zone B en zone C ouvre, au titre de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme, la possibilité de construction de maisons individuelles non groupées dans les secteurs urbanisés et déjà desservis par les équipements publics, ainsi que les opérations de réhabilitation, de réaménagement urbain, renouvellement urbain de quartiers existants sous réserve de ne pas augmenter la capacité d'accueil.

Le bénéfice réel retiré, qui concerne les secteurs situés entre la limite de la zone B actuelle et la limite de la future zone B, matérialisés par la partie tramée de l'illustration située en page suivante, sera donc dans les faits très limité.

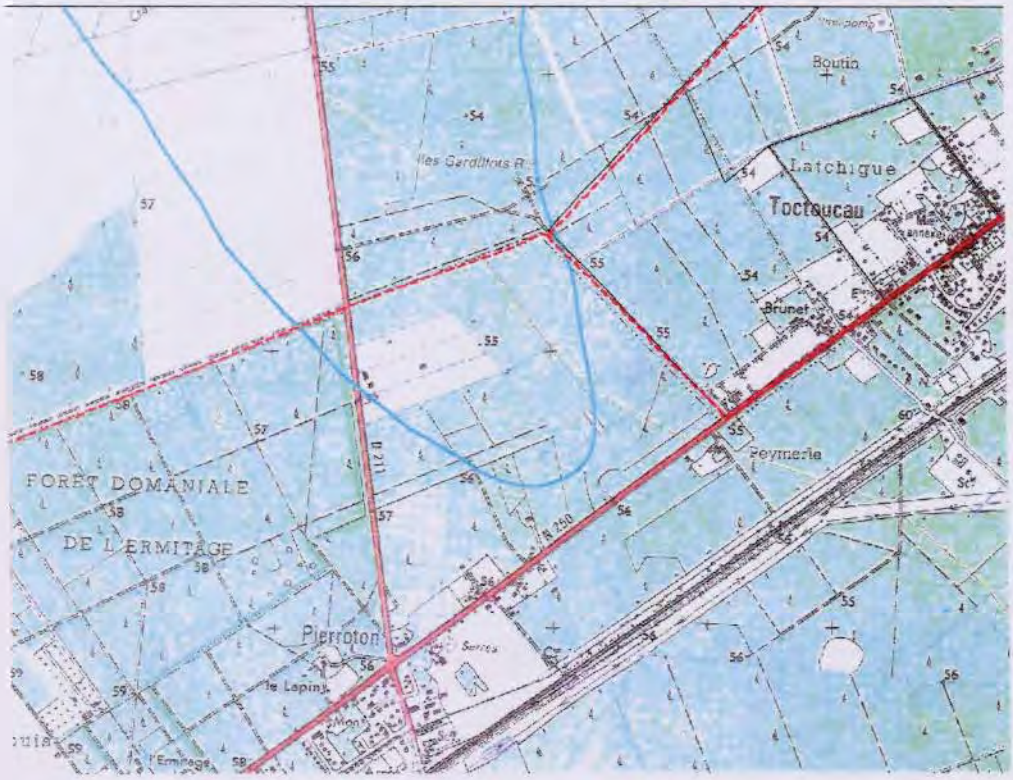


Secteurs en zone B du PEB du 17 janvier 1986 et en zone C du nouveau plan.

Commune de Cestas

La commune de Cestas est uniquement concernée par la zone D du nouveau plan, comme l'atteste l'illustration ci-dessous.
De plus, les secteurs concernés sont dédiés à des espaces boisés à conserver.

Les conséquences du nouveau PEB sur cette commune sont donc nulles.



Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zones d'urbanisation existante dans laquelle les opérations groupées (collectifs, lotissements, ...) sont aujourd'hui autorisées et dont la constructibilité se verra modifiée avec le PEB futur*	*CESTAS*	*0*
Sans Objet	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées dont la constructibilité se verra remise en cause avec le PEB futur*	*CESTAS*	*0*
TOTAL GENERAL (EXTERIEUR ⇨ ZONE C)			*0*

Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zone d'urbanisation existante dans laquelle les opérations groupées (collectifs, lotissements, ...) sont aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*CESTAS*	*Sans objet (*)*
Sans Objet	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*CESTAS*	*Sans objet (*)*
TOTAL GENERAL (PEB du 17/01/86 ⇨ EXTERIEUR ou ZONE D)			*Sans objet (*)*

(*) NB : la commune est hors PEB du 17 janvier 1986, opposable à ce jour.

Commune de Martignas sur Jalle

La commune de Martignas-sur-Jalle est concernée par les zones C et D du nouveau plan.

Les espaces situés en zone C, plus réduits qu'actuellement, sont de plus des espaces à vocation agricole ou des espaces naturels de discontinuité.
La destination des zones n'est pas remise en cause par l'inscription en zone D du PEB (en bleu sur l'illustration ci-dessous).

L'application du nouveau PEB se traduira par des prescriptions d'isolation acoustique renforcée, pour les nouvelles constructions admises essentiellement en zone D, eu égard au caractère restreint de la nouvelle zone C.



Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zone d'urbanisation existante dans laquelle des opérations groupées (collectifs, lotissements,...) sont aujourd'hui autorisées et dont la constructibilité ne sera modifiée avec le PEB futur*	*MARTIGNAS SUR JALLE*	*0*
Sans Objet	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées dont la constructibilité se verra remise en cause avec le PEB futur*	*MARTIGNAS SUR JALLE*	*0*
TOTAL GENERAL (EXTERIEUR ⇨ ZONE C)			*0*

Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zone d'urbanisation existante dans laquelle des opérations groupées (collectifs, lotissements,...) sont aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*MARTIGNAS SUR JALLE*	*0*
Sans Objet	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L.147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*MARTIGNAS SUR JALLE*	*0*
TOTAL GENERAL (PEB du 17/01/86 ⇨ EXTERIEUR ou ZONE D)			*0*

1 - Secteurs situés à l'extérieur du PEB du 17 janvier 1986 et en zone C du nouveau plan :

(EXTERIEUR ⇨ ZONE C)

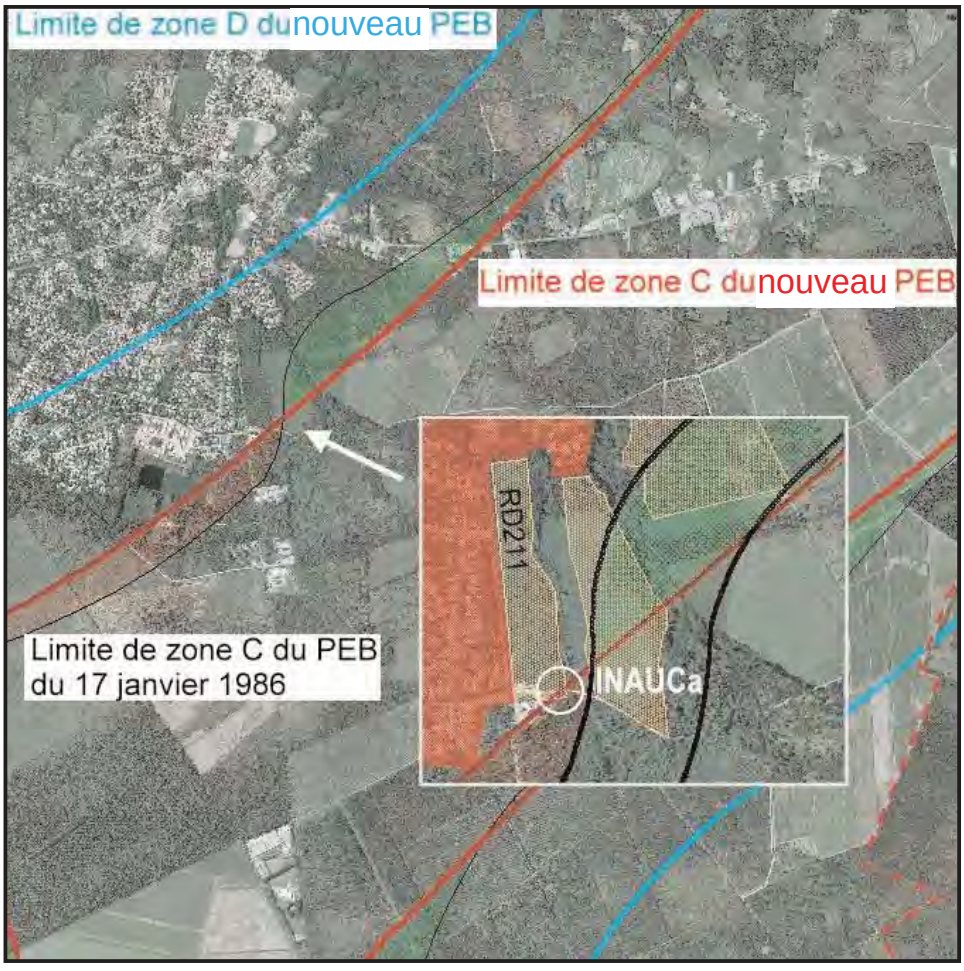
Zonages POS dont la destination est non compatible avec les dispositions de l'article L.147-5) :

Ils autorisent la réalisation de nouvelles habitations sous forme de lotissements, de collectifs ou d'opérations groupées.

INA UCa : Zone naturelle insuffisamment équipée destinée à l'urbanisation à court ou moyen terme, principalement sous forme de lotissements ou de groupes d'habitations. Ces opérations ne sont admises qu'à condition de s'inscrire dans la perspective d'une urbanisation ordonnée de la zone soucieuse de la meilleure utilisation des terrains.

➔ **couleur orange** : secteurs non équipés, réservés pour des zones d'habitations futures

L'aire concernée, située en sortie sud du centre aggloméré de la commune à l'Est de la RD211 en direction de Cestas-Pierroton, est trés resteinte, puisque voisine de 0,05 hectares. (500 m²)



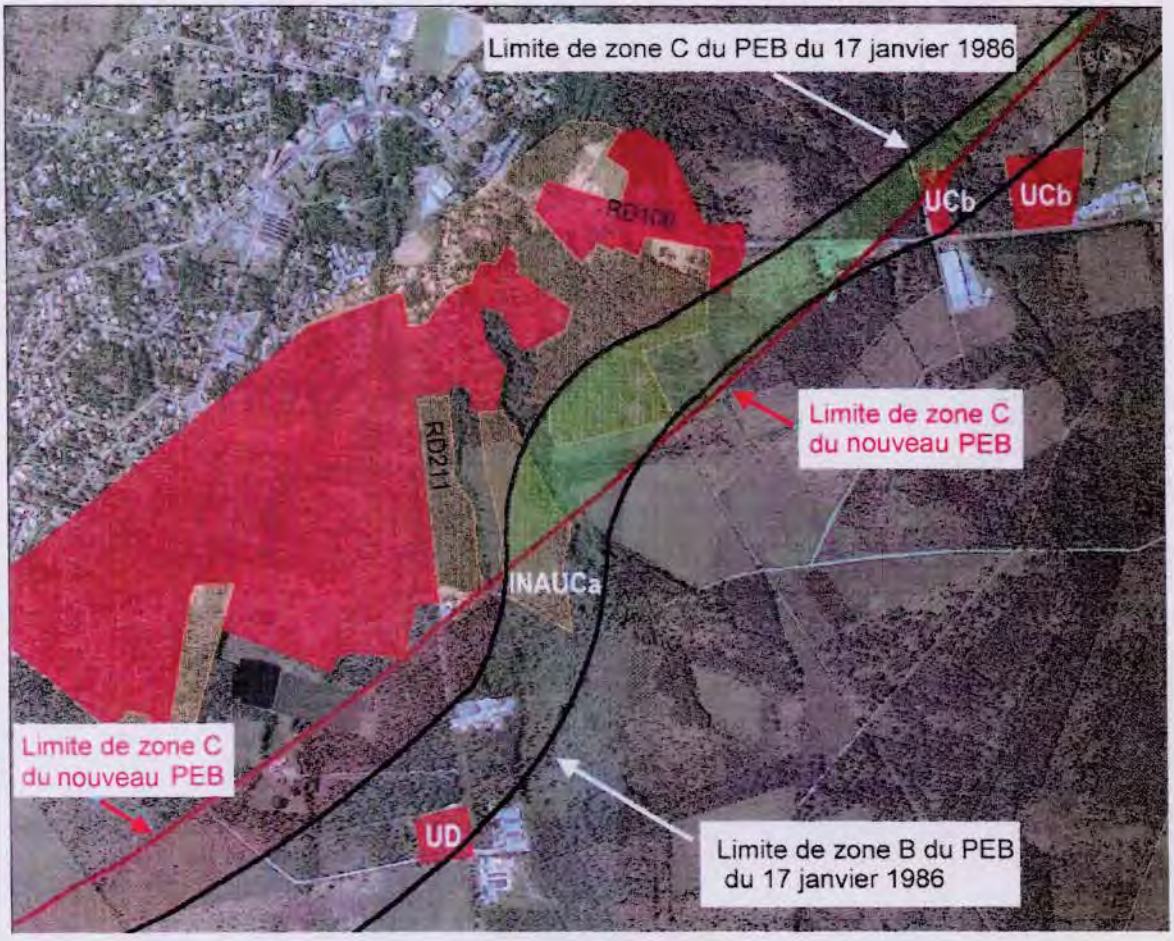
Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zones d'urbanisation existante dans lesquelles des opérations groupées (lotissements, ...) sont aujourd'hui autorisées et dont la constructibilité ne sera modifiée avec le PEB futur*	*SAINT JEAN D'ILLAC*	*0*
1NA UCa	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées dont la constructibilité se verra remise en cause avec le PEB futur*	*SAINT JEAN D'ILLAC*	*0,05*
TOTAL GENERAL (EXTERIEUR ⇨ ZONE C)			*0,05*



Remarque importante :

On notera qu'une zone de même nature, mais beaucoup plus vaste, que la zone citée précédemment apparaît également aujourd'hui, dans l'emprise du PEB du 17 janvier 1986 ; il en est de même de deux secteurs UCb riverains nord de la RD106 en direction de Mérignac-Beutre ainsi qu'un secteur UD en sortie sud du bourg le long de la RD211, comme le montre le document graphique des secteurs pour lesquels une régularisation s'impose.
(NB :Cet état de fait est probablement dû à une inexactitude de report du PEB du 17 janvier 1986 sur le plan de zonage du POS.)

(UCb : Zone à caractère d'habitat organisé essentiellement sous forme de lotissement. Elle comprend un secteur UCa situé au bourg et un secteur UCb, plus aéré, situé au Las et le long de la RD 106).
UD : Zone à caractère d'habitat de faible densité non destinée à être densifiée. Les lotissements à usage d'habitation sont néanmoins autorisés par le règlement de la zone)



Cette situation, anormale car non conforme aux dispositions de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme, et de surcroît nuisible à la lisibilité des règles de droit applicables, devra être régularisée

Les considérations restent valables indépendamment du nouveau PEB objet du présent dossier, et sont donc sans incidence sur l'évaluation de son impact.

La commune est par ailleurs concernée par la zone D du nouveau PEB, sans que la vocation des sols urbanisables ne soit remise en cause ; l'application du nouveau PEB se traduira par des prescriptions d'isolation acoustique renforcée pour les constructions à venir.

2 - Secteurs qui, tout en restant situés à l'intérieur du PEB, changent de zone

Il s'agit d'une part des secteurs mutant de la zone C vers la zone D, d'autre part des secteurs qui, tout en étant maintenus dans l'" aire de maîtrise de l'urbanisation ", changeraient de zone (de la zone A vers la zone B ou de la zone B cers la zone C).

L'impact bénéfique pour la commune est dans les faits, très limité, l'économie générale du POS de Saint Jean d'Illac, ayant globalement, au delà des aspects réglementaires, bien intégré la présence de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. dans le zonage actuel.

Type de zones	Qualification	Commune	Surface concernée (ha)
Sans Objet	*Zone d'urbanisation existante dans laquelle les opérations groupées (lotissements ...) sont aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L_147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*SAINT JEAN D'ILLAC*	*0*
1NA UCa	*Zone d'urbanisation future principalement sous forme d'opérations groupées aujourd'hui autorisées au POS alors que contraires à l'article L_147-5, dont la situation sera régularisée par le futur PEB*	*SAINT JEAN D'ILLAC*	*0*
TOTAL GENERAL (**PEB du 17/01/86** = EXTERIEUR ou ZONE D)			*0*



CONCLUSION

Les acteurs en charge de l'Aéroport de BORDEAUX-MERIGNAC, site économique majeur à l'échelle de l'agglomération bordelaise, ont souhaité que son développement soit maîtrisé.

Le présent Plan d'Exposition au Bruit des aéronefs, élaboré en prenant en compte des hypothèses à court, moyen et long termes de développement et d'utilisation de l'aérodrome, contribuera, dans la durée, à atteindre cet objectif, en limitant l'installation de nouvelles populations dans les zones concernées par les nuisances sonores.

Considérant que ce document a pour objet d'édicter des contraintes d'urbanisme s'appliquant aux personnes privées comme aux autorités chargées de la planification urbaine, il est à noter que pour l'aéroport de BORDEAUX-MERIGNAC la situation apparaît tout à fait favorable dans la mesure où la plate-forme aéroportuaire est particulièrement bien implantée et intégrée au sein de l'agglomération comme en témoigne l'analyse proposée.

Celle-ci permet en effet de mettre en évidence une réduction sensible de l'aire de nécessaire maîtrise de l'urbanisation (zones A, B et C) par rapport au document en vigueur du 17 janvier 1986 (- 837 hectares) ; ce constat atteste une diminution globale de la nuisance à l'échelle de l'agglomération.
Pour autant, l'accroissement de la sensibilité de la population aux nuisances de bruit et son attachement légitime à une meilleure qualité de vie ont conduit à un abaissement général des niveaux délimitant les zones des Plans d'Exposition au Bruit ; ceci se traduit, dans certains secteurs par un élargissement de celles-ci, comme sous l'axe préférentiel d'approche au nord-est.

En corollaire des considérations précédentes, on notera également que pour l'évolution future des emprises " libérées " il y a lieu, par précaution, de retenir des usages du sol compatibles avec les nuisances liées à l'exploitation de l'aéroport ; il serait donc opportun de les utiliser en tant que zones d'activité et/ou zones naturelles et agricoles.

Le Plan Local d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Bordeaux, en cours d'élaboration, devrait ainsi s'attacher à une maîtrise de l'urbanisation élargie à des secteurs non couverts par le PEB, ce qui constitue un enjeu fort en terme de développement durable.