



Association nationale d'élus

## DÉPLACEMENT SUR SITE AÉROPORT BORDEAUX-MERIGNAC

### DOSSIER

**Jeudi 1er février 2024**

#### PROGRAMME

<b>09h15</b>	Accueil café – Mairie du Haillan
<b>09h30</b>	Réunion avec les élus locaux – Mairie du Haillan
<b>12h00</b>	Déjeuner – Café Le Rostand
<b>14h00</b>	Réunion avec les associations de riverains et de défense de l'environnement Mairie du Haillan
<b>15h30</b>	Transfert Mairie du Haillan -> Aéroport Bordeaux-Mérignac
<b>16h15</b>	Réunion avec la direction de l'aéroport Bordeaux-Mérignac Aéroport de Bordeaux-Mérignac
<b>17h45</b>	Transfert Aéroport de Bordeaux-Mérignac => Gare de Bordeaux-Saint-Jean

<b>LISTE DES PARTICIPANTS</b>	
<b>09h30-12h00</b>	<b>Réunion « Elus locaux » – Mairie du Haillan – Salle du Conseil municipal</b>
<b>Délégation Ville et Aéroport</b>	
<b>Jean-Pierre Blazy</b>	Président Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (95)
<b>Jean-Claude Lemasson</b>	Vice-Président Ville et Aéroport, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>Frédéric Chauchet</b>	Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>Ludovic Guitton</b>	Adjoint au Maire du Haillan (33) Administrateur Ville et Aéroport
<b>Casimir Pierrot</b>	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles (95)
<b>Julien Delannay</b>	Chargé de mission Ville et Aéroport
<b>Élus locaux</b>	
<b>Andréa Kiss</b>	Maire du Haillan
<b>Marie Ammeux</b>	Directrice de cabinet, Mairie du Haillan
<b>Serge Tournerie</b>	Adjoint au Maire en charge des mobilités et de l'Aéroport, Mairie de Eysines
<b>Juliette Perez</b>	Directrice adjointe de cabinet, Mairie de Eysines
<b>David Charbit</b>	Chargé de mission Aéroport et Transport aérien, Conseil régional Nouvelle-Aquitaine
<b>Claire Lambelin</b>	Adjointe au Maire déléguée au Développement durable et transition écologique, Mairie de Saint-Jean-d'Ilac
<b>Mathieu Commet</b>	Directeur de cabinet, Mairie de Mérignac
<b>Audrey Rut</b>	Directrice du développement, Mairie de Mérignac
<b>Bruno Fareniaux</b>	1er Adjoint au Maire, Mairie de Blanquefort
<b>Brigitte Terraza</b>	Maire de Bruges, VP de Bordeaux-Métropole

<b>14h00-15h30</b>	<b>Réunion « Associations » - Mairie du Haillan - Salle du Conseil municipal</b>
<b>Jean-Claude Godain</b>	Président de l'Association Eysino-Haillanaise de défense Contre les Nuisances de l'Aéroport (AEHDCNA)
<b>Jean-Pierre Pascal</b>	Représentant de l'AEHDCNA
<b>Jean Bourgoïn</b>	Représentant de l'AEHDCNA
<b>Daniel Lagorce</b>	SEPANSO Gironde
<b>Florence Bougault</b>	Vice-Présidente de la Fédération de quartiers de Pessac
<b>Monique Guedon</b>	Présidente de l'association EPBE (Environnement Patrimoine Bourg Eysines)
<b>Mme Mouillaud</b>	Trésorière de EPBE
<b>M. Dominique Lestynek</b>	Administrateur de la Fédération des syndicats et comités de quartier de Pessac, Président du syndicat de quartier de Pessac Bourg
<b>Mme Huguette Latécoère</b>	Association ARPRAM Mérignac

<b>16h15-17h45</b>	<b>Réunion « Direction de l'aéroport » - Aéroport de Bordeaux-Mérignac</b>
<b>Délégation Ville et Aéroport</b>	
<b>Jean-Pierre Blazy</b>	Président Ville et Aéroport, Maire de Gonesse (95)
<b>Ludovic Guitton</b>	Adjoint au Maire du Haillan (33), Administrateur Ville et Aéroport
<b>Jean-Claude Lemasson</b>	Vice-Président Ville et Aéroport, Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>Frédéric Chauchet</b>	Adjoint au Maire de Saint-Aignan-de-Grandlieu (44)
<b>Casimir Pierrot</b>	Adjoint au Maire de Montigny-lès-Cormeilles (95)
<b>Julien Delannay</b>	Chargé de mission Ville et Aéroport
<b>Délégation Aéroport de Bordeaux-Mérignac</b>	
<b>Jean Pouget</b>	Chef du Service SFS, Conformité, Qualité et Environnement, Aéroport de Bordeaux-Mérignac
<b>Henri-Marc Dupuis</b>	Responsable Cellule Environnement et Insertion, Aéroport de Bordeaux-Mérignac
<b>Olivier Cabanne</b>	Chargé des Relations Territoriales, Direction Générale, Aéroport Bordeaux Mérignac

## **Brève présentation de l'aéroport Bordeaux-Mérignac**

L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est un aéroport international français situé sur la commune de Mérignac à 12 km à l'ouest de Bordeaux dans le département de la Gironde, en région Nouvelle-Aquitaine.

L'aéroport sert de base pour les compagnies aériennes easyJet, Ryanair et Volotea. Il a accueilli 7,7 millions de passagers en 2019, ce qui en fait le 8e aéroport français et le 6e hors région parisienne. Cependant, depuis 2020, l'aéroport de Nantes-Atlantique tend à s'imposer comme étant le premier aéroport de l'Ouest de la France, au détriment de l'aéroport bordelais qui rétrograde au rang de 9e aéroport français (7e de province) en nombre de passagers.

Il partage ses pistes avec la base aérienne 106 Bordeaux-Mérignac de l'Armée de l'Air.

## **Dans un rapport récent, la Cour des comptes a examiné la société gestionnaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021 et pointe notamment une stratégie économique dépassée et un besoin de rénover la qualité de service**

Les nuisances sonores, la qualité de service, le développement des vols low cost ou encore l'avenir de la « piste sécante » : ces thèmes, qui intéressent au premier chef usagers et riverains, figurent dans le dernier rapport de la Cour des comptes qui ausculte la gestion de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac de 2013 à 2021, concerté avec les dirigeants de la plateforme et ses actionnaires – principalement l'État (60 %) et la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux (25 %) et les collectivités locales (15%). Alors que la stratégie de l'aéroport a été entièrement repensée après la crise du Covid, le rapport éclaire – à rebours – les coulisses d'un tel enjeu, en rembobinant des années de course à la croissance et d'un modèle « qui a mal résisté aux crises et conduit à négliger d'importants enjeux ».

L'aéroport de Bordeaux Mérignac, 8ème aéroport français avec 7,7 millions de passagers en 2019, a mis en place dans la décennie 2010 une stratégie de croissance de son trafic assise sur les vols à bas coûts (low-cost). Cette stratégie s'est accompagnée d'une priorité donnée à l'accumulation de réserves financières, au détriment de nombreux investissements reportés.

Des signaux préoccupants sur la performance de l'outil se sont dès lors manifestés : la qualité de service a reculé, les exigences de sûreté et de sécurité ont été mal respectées. Des défauts d'ergonomie et de capacité des bâtiments aéroportuaires ne sont toujours pas résolus.

La Cour porte une appréciation critique sur cette approche principalement financière et de court terme qui a privilégié à l'excès la rentabilité pour l'actionnaire, avec le recours à des contrats d'aides incitatives à destination des compagnies à bas coûts. Elle relève les difficultés rencontrées par l'État pour prendre suffisamment en considération les enjeux « métiers » et régaliens que sont, par exemple, la sûreté et la sécurité.

## **Peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent**

Avec un programme d'investissement à cinq ans inédit (240 millions d'euros), l'aéroport, mal noté par les passagers, vise l'excellence opérationnelle, une croissance raisonnée et tourne le dos à l'essor du low cost. L'objectif est d'accélérer sur la transition écologique.

Simon Dreschel, le jeune président du directoire, aux commandes depuis 2021, indique qu'il faut tourner la page d'une augmentation rapide du trafic low-cost sur laquelle l'aéroport avait basé sa stratégie depuis 2010, se fixant pour objectif les 10 millions de passagers pour 2023.

La pandémie de Covid est passée par là. L'ambition est désormais d'atteindre 7,8 millions de passagers en 2027 et de retrouver ainsi le trafic de 2019. « Nous voulons conserver notre offre low cost et faire progresser le nombre de compagnies Premium avec un équilibre respectif de 60 % et 40 % », précise Simon Dreschel. La part du low cost était encore de 67 % l'an dernier.

Les investissements sont le reflet de cette évolution stratégique. Le doublement de la surface du terminal Billi, support de la croissance du trafic low-cost, n'est plus d'actualité, même s'il est prévu quelques travaux pour améliorer l'accueil des passagers dans cette aérogare au confort spartiate. En revanche, le coût de la nouvelle aérogare, reliant les deux halls A et B, a été revu à la hausse avec un budget passant de 42 millions à 100 millions. L'objectif d'améliorer l'offre de boutiques pour augmenter les « revenus extraaéronautiques » (la moitié du chiffre d'affaires de 70 millions) est toujours présent.

### **Les trois scénarios de développement de l'aéroport Bordeaux-Mérignac à l'examen**

Pour préparer ce projet de développement, il est nécessaire de repenser l'organisation actuelle de la plateforme aéroportuaire.

**Parmi les scénarios sur la table, le scénario 1) porte sur le maintien des deux pistes actuelles ; le scénario 2) sur la suppression de la piste sécante, et le scénario 3) sur la suppression de la piste sécante et un doublement de la piste principale**

**C'est l'État qui, au final, tranchera entre ces différentes options.**

Mais celle de la suppression de la piste sécante, qui serait transformée en taxiway pour les avions, semble à ce jour tenir la corde. Ce qui voudrait dire que l'intégralité du trafic serait supporté par la piste principale. En gros, on propose de multiplier par 2,5 le trafic, en faisant la part belle aux low-cost, et que les 80.000 personnes situées sous le couloir aérien de la piste principale en supportent 100 %, ce qui met en colère certains élus locaux. C'est déjà assez insupportable à certains moments, alors ils disent la coupe est pleine. **Il s'agit des maires du Haillan, d'Eysines, de Bruges, de Parampuyre, de Blanquefort, de Saint-Jean-d'Illac et de Saint-Médard-en-Jalles.**

Ces élus ont d'ailleurs cosigné un courrier adressé à l'ancien Ministre des Transports, Clément Beaune, le 17 février 2023 dans lequel il porte à sa connaissance leur inquiétude face aux nuisances auxquelles sont confrontées leurs populations du fait de la proximité de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Certes les élus reconnaissent l'aéroport comme un outil de développement économique, mais peut-être faut-il réfléchir à un modèle de développement un peu différent, sachant que deux pistes, cela permet de répartir la nuisance.

Ils ont le sentiment que ce qui prévaut est de développer le trafic aérien, et que la problématique du bruit est la portion congrue de l'analyse.

Les élus rappellent au ministre que sur le territoire plus de 80 000 personnes sont aujourd'hui quotidiennement exposées à un nombre de mouvements pouvant atteindre 100 vols par jour (toutes les 3 minutes à certaines périodes de l'année) mesurés entre 70 et 75 dB (source aéroport).

**Le projet de suppression de la piste sécante 11/29 à l'horizon 2026, prévu dans le Schéma de Composition Générale de l'Aéroport de Bordeaux Mérignac, induirait, de fait, un report de 10 à 15 % du trafic au-dessus des habitations. 100 % du trafic serait ainsi supporté par les riverains des communes précitées auquel s'ajoute le développement prévisionnel de l'aéroport portant le nombre de passagers à 12 millions puis à 16 millions à l'horizon 2050 pour 8 millions de passagers en 2019. Cela représente une projection de 80 000 mouvements/an à 120 000 mouvements/an.**

À ces nuisances déjà très impactantes s'ajoutent les vols de qualification sur les Rafales, les vols de l'Armée de l'air française et enfin les vols de nuit. Ces nombreux effets cumulatifs déjà supportés par les populations auraient donc vocation à s'intensifier au regard de ces perspectives qui sont contestées par les élus.

Or, selon l'Organisation Mondiale de la Santé, le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe. L'ADEME en estime le coût sociétal, toutes dépenses confondues, à 147 millions d'euros par an.

### **La position des élus locaux sur le volet environnemental du dossier**

Comment admettre dans ces conditions et malgré l'arsenal législatif français, malgré les conclusions indiscutables des programmes de recherche médicale que les mesures envisagées soient aussi timorées ?

Comment admettre que les valeurs prises en compte pour apprécier les nuisances soient des mesures lissées sur 24 h masquant ainsi une réalité faite d'une succession, de jour comme de nuit, d'émergences fortes et traumatisantes ? Les experts médicaux sont formels et unanimes à dénoncer des mesures de références inappropriées pour juger des effets sanitaires.

Comment admettre qu'aucune réflexion ou idée de réflexion ne soit amorcée pour apprécier précisément et sur chaque aéroport le seuil d'acceptabilité du trafic pour le tissu urbain existant et surtout bien entendu pour la santé des populations exposées ? Certaines plateformes ont à ce jour pris conscience de cette nécessité environnementale et décidé de réduire et de contenir leur activité.

Comment admettre que, malgré les demandes insistantes des principales communes impactées, la direction de l'aéroport de Bordeaux Mérignac ait décidé de baser son schéma de composition sur la suppression de la deuxième piste ? Si cette hypothèse se confirmait cela induirait une concentration de 100 % du trafic actuel sur un périmètre d'impact encore plus réduit et le plus urbanisé induisant à court terme une situation quotidienne insupportable sur les communes de Haillan, d'Eysines et de Saint-Jean-d'Illac et de moins en moins supportable pour les communes de Blanquefort, Parempuyre, Bruges et Saint-Médard-en-Jalles.

## Vols de nuit

Comment admettre que l'aéroport de Bordeaux Mérignac soit un des seuls, voire le seul à n'imposer aucune mesure de restriction des vols entre 22 h et 6 h, imposant aux populations l'impact d'une dizaine de vols chaque nuit ? Les autres plateformes y sont parvenues, et les élus ne voient pas pour quelles raisons spécifiquement bordelaises seraient de nature à interdire cette évolution évidente pour l'ensemble des plateformes aéroportuaires et attendue depuis de nombreuses années par les habitants des territoires impactés.

## Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) de l'aéroport

Ce document, signé le 21 décembre 2022, a été vécu comme une déclaration de guerre par les élus et les associations de riverains. Il prévoit 122 000 vols par an d'ici 2025, largement au-dessus du record de 2019 (84 000 mouvements).

L'approbation du PPBE avait entraîné l'organisation d'une manifestation qui avait réuni 400 personnes en mars 2023. Pour rappel, les associations de défense contre les nuisances de l'aéroport **réclament le plafonnement du nombre de vols annuels**, qui est prévu à la hausse à l'horizon 2040, et **demande « une trêve nocturne »**, c'est-à-dire **la suppression des vols commerciaux la nuit**.

**Les élus considèrent que le PPBE de l'aéroport tel qu'il a été approuvé ne propose aucune mesure sérieuse et concrète pour réduire les nuisances sonores aériennes le jour ou plus particulièrement la nuit. Ce manque d'engagement est d'ailleurs dénoncé dans le cadre de l'enquête publique réalisée par les communes voisines et par l'ACNUSA.**

Depuis la préfecture de Gironde a lancé une nouvelle étude d'impact sur les nuisances sonores (EIAE) de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Il s'agit de faire un diagnostic avant d'éventuelles restrictions.

L'EIAE de l'aéroport vise à établir un diagnostic, identifier des enjeux, définir des objectifs de réduction de bruit, évaluer les impacts acoustiques, sanitaires, socio-économiques et à établir les scénarios qui ont le meilleur rapport coût-efficacité. Les restrictions retenues pourront couvrir par exemple des règles de plafonnement de trafic, des restrictions sur la nature des vols, les performances acoustiques ou les plages horaires notamment nocturnes.

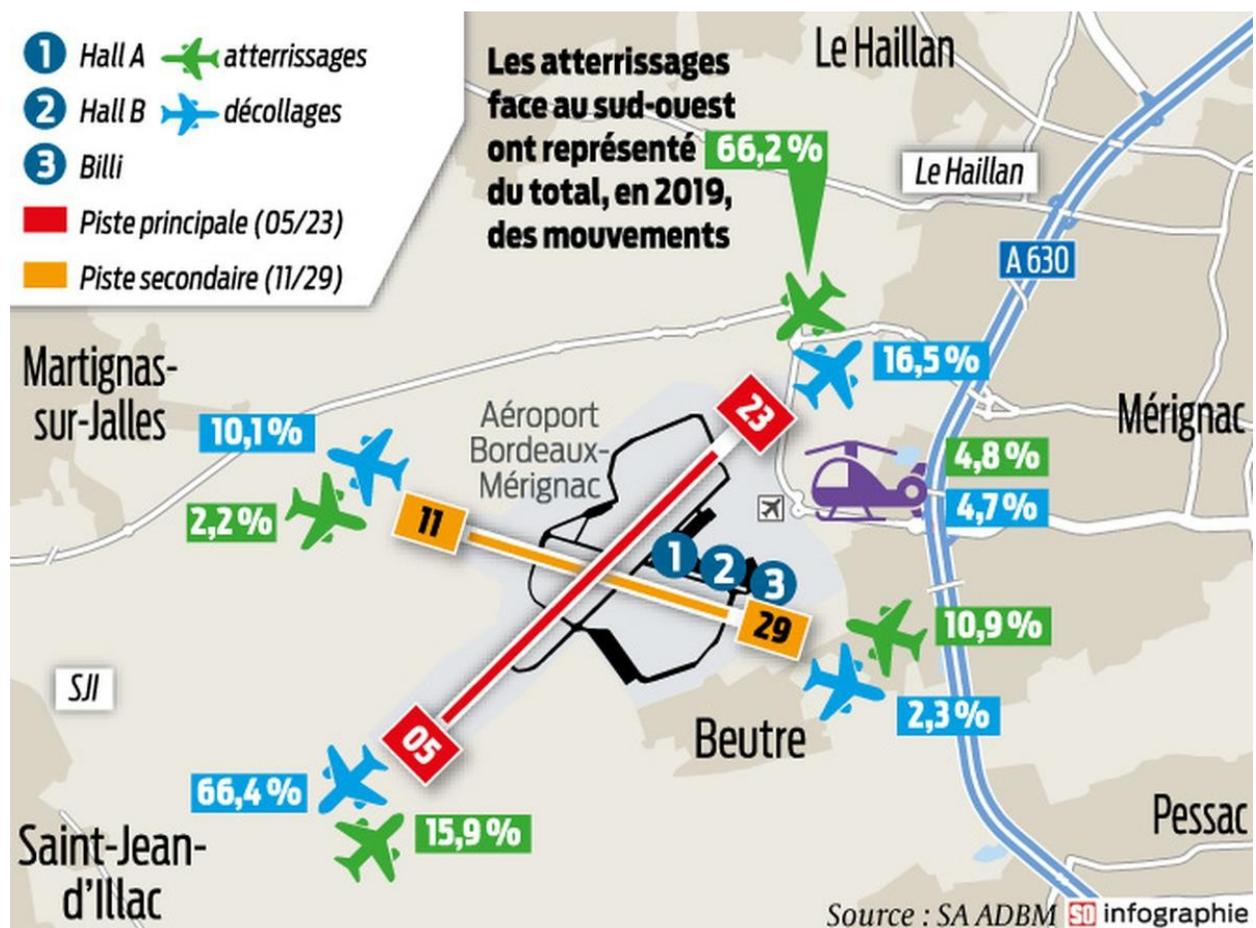
**Une première réunion s'est tenue le 25 septembre avec l'ensemble des parties prenantes et le bureau d'études TO70**, et les résultats de l'étude « feront l'objet d'une consultation du public après avis de la commission consultative de l'environnement, et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires. » La Commission européenne disposera ensuite d'un délai de trois mois pour donner son avis sur une proposition d'arrêté ministériel qui mettra en œuvre les restrictions.

Dans l'attente, le préfet de la Gironde a demandé à l'aviation civile que les mesures du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Bordeaux-Mérignac, approuvé le 21 décembre 2022, soient accélérées « pour le confort des riverains. »

En résumé, les élus demandent au gouvernement de bien vouloir intervenir pour que la piste sécante de l'aéroport Bordeaux-Mérignac soit conservée et pour faire cesser le plus tôt possible les vols de nuit dans le cadre des conclusions de l'EIAE conduite par la Préfecture de Gironde.

**L'inégale répartition des trajectoires d'approche entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante**

Sur la carte ci-dessous, on peut voir que les atterrissages face au sud-ouest ont représenté 66,2 % du total des mouvements en 2019 (piste principale 05/23). Et qu'il y a une inégalité de répartition des mouvements entre la piste principale et la piste secondaire ou sécante 11/29 (qui impacte Pessac et Martignas-sur-Jalles).



## **Révision récente du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Bordeaux-Mérignac**

Le plan de gêne sonore (PGS) révisé est entré en application fin décembre 2023 et remplace le précédent document qui datait de 2004. Il identifie de nouveaux logements éligibles au dispositif d'aide à l'insonorisation au Haillan, à Mérignac et surtout à Eysines.

**L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires recommande une évaluation régulière du plan de gêne sonore. Elle conseille également de mandater un assistant à maître d'ouvrage pour aider les propriétaires éligibles à des travaux d'insonorisation à monter leurs dossiers.**

La révision du PGS s'est appuyée sur les bases réglementaires en vigueur, à savoir un trafic aérien inférieur à celui constaté avant la crise sanitaire. Le plan devra certainement être de nouveau révisé rapidement puisque les prévisions actuelles pour cet aéroport font état d'un retour du trafic au niveau de 2019 entre 2024 et 2026.

**Les nouvelles courbes de bruit réglementaires intègrent déjà près de 1 300 nouveaux logements, majoritairement localisés à Eysines.** Ceux-ci deviennent éligibles à l'aide à l'insonorisation financée par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Au-delà, l'Acnusa « recommande de bien identifier les établissements scolaires, sanitaires ou sociaux susceptibles d'être insonorisés afin d'envisager, avec les collectivités territoriales propriétaires de ces bâtiments, un programme d'actions complémentaires ». Elle souligne la nécessité d'assurer une « cohérence entre ressources mobilisables et besoins à satisfaire, en faisant observer que le taux en vigueur pour le calcul de la TNSA est inférieur à Bordeaux-Mérignac par rapport à d'autres aéroports comparables. »

\*\*\*\*\*