

ANNEXE 1 à la fiche d'observations N° 1/10

Nouvelles observations sur la qualité de l'air sur les communes riveraines de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac :

a) Le compte rendu de la première réunion présidée par monsieur le préfet le 25 septembre 2023 et le communiqué de presse de la préfecture de la Gironde en date du 25 septembre 2023 fixent l'objet de l'étude d'impact :

« L'étude d'impact devra ainsi concilier les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux, spécifiques à ce territoire ».

« M. le préfet rappelle le contexte politique dans lequel se situe cette étude :

-Urgence climatique et nécessité de décarboner l'aviation pour s'intégrer au 21ème siècle ;

-Volonté de Mme la première ministre Elisabeth BORNE de répondre aux préoccupations climatiques « ...

« M. le préfet rappelle que les objectifs de réduction et restrictions pour cette étude ne sont pas encore déterminés et qu'ils le seront en concertation avec les parties prenantes durant la période de consultation » (voir introduction faite par monsieur le Préfet).

Ainsi, toutes les nuisances doivent être abordées : bruit, air et climat.

b) L'association EPBE insiste sur le fait que l'EIAE doit analyser, en sus des nuisances sonores, les nuisances sur la qualité de l'air et le climat : la préfecture de la Gironde, en septembre 2023 le préconise :

Dans le dossier d'enquête publique en cours jusqu'au 20 décembre 2023, sur le plan de protection de l'atmosphère (PPA) dans l'agglomération bordelaise, la préfecture, en septembre 2023, le confirme dans son mémoire en réponse à l'avis délibéré n°2023-35 du 6 juillet 2023 de **l'autorité environnementale (AE)** :

« Faute de projection de trafic fiable à l'horizon 2030 au moment de l'évaluation du PPA, dans un contexte du transport aérien très changeant, il n'a pas été possible de réaliser une projection des émissions à l'horizon du PPA. **Cependant, une Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) devrait être lancée d'ici fin 2023, étude qui pourrait aboutir à des mesures de restriction d'exploitation afin de satisfaire aux objectifs de réduction des nuisances sonores mais également de polluants atmosphériques. Dans ce cadre, l'aéroport mettra à jour ses projections de trafic à horizon 2030 qui pourront être communiquées aux parties prenantes du territoire ».** (Page 29/30).

« Enfin, toujours concernant les émissions aéroportuaires, il est à noter que la problématique des phases de roulage, décollage et montée, qui représentent une part non négligeable des émissions, ne relève pas de la compétence de ADBM **mais des autorités nationales en lien avec les compagnies aériennes. Cette problématique étant gérée au niveau national, aucune action spécifique n'a été intégrée dans le PPA qui a vocation à définir des actions locales en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air ».** (Page 29/30).

Selon cet engagement écrit de la préfecture, nous demandons, à monsieur le Préfet, d'inclure dans l'étude d'impact les nuisances sur la qualité de l'air et le climat.

c) Le détail des polluants dus au transport aérien (dossier enquête publique sur le PPA novembre 2023) : « Observatoire régional de l'air SYNTHÈSE D'ÉTUDE Février 2020 »

Oxydes d'azote :

« Le poids des différents types de transport dans les émissions de ce secteur est le suivant : • Transport routier : entre 86% et 89% selon l'année considérée • Transport maritime : 9% à 11% • **Transport aérien* : 2% à 3%** • Transport ferroviaire : moins de 1% ».

« Le transport aérien a connu une augmentation significative (+32% entre 2010 et 2016) ».

* « Concernant les émissions du transport aérien, seules les émissions survenant à une altitude inférieure à 1000 m (décollage, atterrissage et roulage) sont comptabilisées, conformément aux règles en vigueur sur les émissions de polluants atmosphériques. Les émissions survenant au-delà de cette altitude sont comptabilisées « hors total », et ne sont pas présentées dans ce document.

Particules en suspension :

« Concernant les particules en suspension, le poids des différents types de transport dans les émissions de ce secteur est le suivant : • Transport routier : entre 88% et 92% selon l'année considérée • Transport ferroviaire : entre 4% et 7% • Transport maritime : 2% à 3% • **Transport aérien* : 2% à 3%** ».

« Le transport aérien a, quant à lui, connu une augmentation significative (+25% entre 2010 et 2016) ».

d) Incidence sur la santé (enquête publique sur le PPA en novembre 2023) :

« Polluant, Effets sur la santé à court terme, Effet sur la santé à long terme, Effets sur l'environnement et le bâti »

Dioxyde d'azote (NO2)

Gaz irritant pour les bronches. Il entraîne une altération respiratoire et une hyperactivité bronchique chez les asthmatiques et favorise les infections pulmonaires chez l'enfant.

Augmentation des symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique. Diminution de la fonction pulmonaire.

Pluies acides. Précurseur de la formation de l'ozone troposphérique. Il déséquilibre également les sols sur le plan nutritif.

Particules en suspension (PM)

Selon leur taille, les particules pénètrent plus ou moins profondément dans l'appareil pulmonaire et peuvent irriter les voies respiratoires inférieures.

Bronchites chroniques. Présomption d'effets cancérigènes (dans le cas d'association avec d'autres polluants comme les HAP).

Salissures des bâtiments et des monuments, altération de la photosynthèse. »

Ces constats complémentaires alarmants sur la qualité de l'air et le climat entraînent des conséquences sur la santé des riverains et obligent le Préfet, dans le cadre des travaux de l'EIAE, de mettre en place des restrictions aéroportuaires.

Monique GUEDON,

Le 30/11/2023

Présidente