

## AÉROPORT DE BORDEAUX-MÉRIGNAC

# Quatre scénarios contre les nuisances sonores

Ils se concentrent surtout sur des restrictions de vols de nuit de minuit à 6 heures, alors que les associations espéraient une analyse sur la journée ou sur des restrictions fortes dès 22 heures

En septembre 2023, une étude d'impact sur les nuisances sonores de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a été lancée, menée avec les services des Directions de la sécurité de l'aviation civile Sud-Ouest et confiée au bureau d'études To70. Elle doit permettre « d'apporter des réponses aux impacts liés au développement de l'aéroport et étudier d'éventuelles restrictions d'exploitation », en réaction aux mobilisations d'associations et de riverains qui se plaignent des effets néfastes des bruits des avions sur la santé (troubles du sommeil, myocardites, hypertension...). La semaine dernière, un point d'étape s'est tenu à la préfecture de Gironde, en présence du préfet Étienne Guyot, des associations, des élus, des collectivités, des entreprises de l'aéronautique et de la Chambre de commerce. Cette étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) doit prendre en compte l'aspect environnemental, sanitaire, social et économique. Lors de cette réunion, trois scénarios d'études ont été présentés. Ils sont basés sur une estimation d'une augmentation du trafic aérien de 2 % à l'horizon 2029 par rapport à 2019. Tous sont centrés sur les vols de nuit (de 22 à 6 heures), ce que regrettent les associations qui réclamaient « un plafonnement du trafic aérien, y compris sur la journée ». Ces vols représentent 12 % du trafic total.

Le premier scénario, le plus laxiste, exclut les interdictions de vols de nuit, en étudiant une limite de bruit à 13 EPNdb (pour « Effective percei-

ved noise decibel » en anglais) de 22 heures à minuit et à 15 EPNdb de minuit à 4 heures. Le deuxième interdit les départs entre minuit et 5 heures, les arrivées entre minuit et 6 heures, mais tolère les retards à l'arrivée de minuit à 2 heures. Deux scénarios qui ne passent pas du tout auprès des associations, qui estiment que « la plupart des vols gênants la nuit sont les nombreux retards des appareils low cost après 22 heures ». Le troisième interdit tous les vols de minuit à 6 heures.

## « Chantage à l'emploi »

À la demande des associations et des élus présents, un quatrième scénario a été ajouté et concerne un couvre-feu total de 22 à 6 heures (le plus restrictif). « Il n'avait pas été retenu au départ car ils ont estimé qu'il était trop néfaste pour l'économie de l'aéroport, notamment pour l'emploi et le tourisme », précise Ludovic Guitton, adjoint dans la commune de Haillan, touchée par les nuisances. « Ils parlent d'étude équilibrée mais

## PISTE SÉCANTE

Une étude sur la piste sécante, menacée de fermeture, a été lancée. Menée par l'Inspection générale de l'environnement (IGEDD), elle rendra ses conclusions en mai et sera prise en compte dans l'étude d'impact en cours sur les nuisances sonores.

elle est totalement déséquilibrée », estime Jean-Pierre Allemmand, président de l'association Apillac, qui comprend l'intérêt économique mais trouve « insupportable ce chantage à l'emploi ». « Nous parlons de santé publique, quand en face, on nous parle de finances et d'économie. Il faut que le préfet ait plus de courage et d'audace pour protéger la population », demande Monique Guedon, présidente de l'association Environnement et patrimoine du bourg d'Eysines. Les conclusions de l'étude sont attendues en juin.

Nicolas Laplume



Trois scénarios ont été présentés et un quatrième plus restrictif a été ajouté à la demande des associations et des élus. ARCHIVES GUILLAUME BONNAUD/SO