

Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines

Association Loi 1901 n° w332017931 –13 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES

sauvonslebourg@gmail.com www.sauvonslebourg.org

FICHE D'OBSERVATIONS N° 9/10 :

- Allongement de la piste 05 avec maintien de la piste sécante
- **Les 2 pistes doivent être impérativement sauvegardées**

a) Nous soutenons la demande de AEHDCNA d'utiliser la longueur totale de la piste 05 (400 m non utilisés). Voir document AEHDCNA ci-après.



Gain d'altitude de survol des habitations au décollage, en utilisant la longueur totale des pistes



..... ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, la majorité des avions commerciaux décollant à partir de l'embranchement des taxiways avec les pistes principales.
par exemple: 400m non utilisés, en départ en 05

le bruit peut être minimisé !

AEHDCNA

b) CONSEQUENCES DE L'OPTIMISATION DE L'EXPLOITATION DE LA PISTE 05/23 : La recherche de la diminution de la population exposée aux nuisances sonores ne doit pas engendrer des nuisances sonores supplémentaires pour d'autres populations.

L'aéroport dispose à ce jour de deux couloirs aériens (pistes décollage et atterrissage) :

- La piste principale 05/23 orientée Nord-Est/Sud-Ouest, qui impacte 80 000 habitants, principalement sur les communes d'Eysines, de Le Haillan et de Saint-Jean d'Illac. Les habitants des communes concernées subissent 85 % du trafic et des nuisances en découlant.
- La piste sécante ou secondaire 11/29 orientée Sud-Est/ Nord-Ouest, qui impacte 15 000 habitants, principalement sur les communes de Mérignac, Pessac, Talence et de Martignas sur Jalles. Cette piste concerne 1 avion sur 6 (15 % du trafic).

Les études menées par l'aéroport dans le cadre du Schéma de Composition Générale transmis à l'État fin mars 2022, comportent trois scénarios, lesquels doivent rapidement aboutir à une décision, sachant que l'Etat est majoritaire (60%) au capital social de la SA mais que la CCI (25 %), la Métropole (3,75 %), les Villes de Bordeaux (3%) et de Mérignac (1,50%), le Conseil Régional (3,75%) et le Conseil Départemental (3%) figurent également au capital. **Les 3 scénarios sont :**

1) Le maintien de la piste secondaire ;

2) La fermeture de la piste secondaire (horizon 2025, échéance très proche) provoquera le transfert de 100 % du trafic sur les trois communes.

Ce scénario est motivé uniquement par des aspects économiques (scénario dont le coût est le moins élevé des trois) au détriment de la qualité de vie des habitants et de l'environnement.

Il faut préciser que la suppression de la piste secondaire permettrait à l'autorité portuaire une forte évolution du foncier aux fins d'installations de places de stationnement, de commerces, entre autres.

De plus, à Mérignac-Beutre, près du couloir d'arrivée des avions sur la piste secondaire, le maire de Mérignac a délivré, avec préméditation, un permis de construire au Département pour construire un collège de 700 élèves (ouverture en 2024) !

3) Le doublement de la piste principale, avec pour conséquence, en cas de neutralisation de la piste secondaire, des effets très graves pour les riverains des trois communes Eysines, Le Haillan et Saint Jean d'Illac.

Ils supporteraient, avec les scénarios 2 et 3, la totalité (100 %) du trafic avec une dégradation évidente de leur qualité de vie :

- Une progression multipliée par trois du niveau sonore (risques en matière de santé des habitants) ;
- Un accroissement du nombre de mouvements quotidiens (décollages, atterrissages) alors que les habitants doivent également supporter les vols de nuits et les passages des rafales à basse altitude.
- Le développement des vols low-cost, notamment pour des destinations de proximité, contribue à l'augmentation des mouvements.

Les riverains d'EYSINES, de LE HAILLAN et de SAINT-JEAN D'ILLAC subiront des nuisances sonores considérables. Actuellement, les nuisances sonores dépassent les 55 décibels (limite fixée par l'arrêté du 4 avril 2006) jusqu'à 75 décibels (hors rafales). Les rafales engendrent plus de 100 décibels.

La population de PESSAC, TALENCE ne sera plus impactée, à la suite de la suppression de la piste secondaire.

c) Le ministre écrit dans sa lettre du 1^{er} août 2023 :

« La fermeture de la piste sécante présenterait des gains indiscutables du point de vue financier (que ce soit au regard des coûts relatifs au maintien en état de la piste ou, à partir de 2027, des travaux conséquents nécessitant un dimensionnement de chaussée et une reprise structurelle du linéaire de piste ou du foncier qui sera libéré pour le développement des activités extra-aéronautiques ».

L'ETAT ne peut ignorer la mise en danger d'autrui c'est-à-dire la santé des riverains.

d) Selon la COUR DES COMPTES dans son rapport publié en octobre 2023 :

"La pluralité de pistes d'orientations différentes sur les plateformes aéroportuaires répondait historiquement à la nécessité de pouvoir décoller et atterrir avec une composante maximale de vent de face. Cette contrainte n'est plus impérative avec les avions modernes."

On peut s'élever en faux contre cette affirmation. Non pas que les avions modernes ne soient effectivement pas meilleurs par condition "vent de travers"

par rapport aux avions d'ancienne génération, MAIS nous sommes en façade atlantique sans obstacle (la région, entre le Médoc et les Landes, est un petit peu plate, pour ne pas dire complètement plate et ce n'est pas la Dune du Pilat qui va changer la direction des vents à Mérignac).

De ce fait, quel que soit la direction des vents, il n'y a aucun obstacle pour ni les freiner ni les réorienter. Dit autrement : la Gironde, ce n'est pas la vallée du Rhône. OR, avec le changement climatique, nous assistons à une augmentation non seulement des variations de températures MAIS également de la force des vents. Dit autrement : on a davantage de tempêtes. **Donc, d'un point de vue sécurité, c'est mieux, spécialement en Gironde, de garder 2 pistes sécantes.**

La Cour des Comptes reconnaît également que "le maintien en exploitation de la piste sécante offre une solution de secours en cas d'impossibilité d'utilisation de la piste principale (incident, maintenance...)".

La Cour des Comptes estime, à tort, que les enjeux économiques de développement pourront être envisagés avec la suppression de la piste sécante.

La Cour des Comptes invoque, à tort, notamment deux solutions : limitations des vols de nuit et l'extension du taxiway sud de la piste n°05, AVANT DE FERMER LA PISTE SECANTE !

Cependant, à la lecture du rapport de la CRC, l'aéroport dispose des moyens financiers nécessaires pour assurer le maintien de la piste sécante et construire également le taxiway en bout de piste d'autant que l'aéroport dispose d'importantes marges afin d'augmenter ses redevances qui sont parmi les plus faibles.

Nous ne pouvons pas accepter de donner la priorité au développement économique de l'aéroport au détriment de la préservation de la santé des riverains des communes autour de l'aéroport.

Monique GUEDON
Présidente

Le 01/11/2023

La sauvegarde de la santé des habitants des communes riveraines de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac est le seul objectif poursuivi par EPBE.

Nos observations présentées dans nos 10 fiches sont toutes liées à cet objectif.

Elles représentent des sujets d'intérêt équivalent et indissociables, sous peine de mettre en danger la santé d'autrui.

