

NUISANCES SONORES. Le rayonnement national et international de la métropole bordelaise, devenu le centre névralgique d'un certain trafic aérien avec l'essor de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, ne fait pas que des heureux.

Trafic aérien : une association d'Eysines réclame des mesures indépendantes

✓ **Propos recueillis**
par **Raphaëlle CHARGOIS**

Dans l'esprit des habitants des portes du Médoc, les avions qui traversent le ciel n'évoquent pas toujours des images de voyages fabuleux vers des destinations paradisiaques. Pour de nombreux résidents d'Eysines, Le Haillan, Blanquefort, Parempuyre, Bruges et Saint-Jean d'Illac, les avions, c'est plutôt un enfer sonore quotidien à domicile. Plusieurs associations se sont ainsi constituées pour lutter contre les nuisances liées au trafic aérien, comme l'Association eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport (AEHDCNA), située au Haillan, ou Apillac, à Saint-Jean d'Illac. Depuis novembre 2021, EPBE (Environnement, patrimoine, bourg, Eysines) anciennement connu sous le nom de « Sauvons le bourg », s'est également emparé du problème. Monique Guedon, présidente de l'association, et Marie-Noëlle Mouillaud, trésorière, reviennent sur leur implication dans ce combat et son évolution.

Le Journal du Médoc : Quelle est l'origine de l'implication de l'association dans la lutte contre les nuisances sonores liées à l'aéroport ?

Monique Guedon : Notre association a pour objet la défense de l'environnement et du patrimoine du vieux-bourg d'Eysines, autour de deux bâtiments historiques : le pigeonnier et la maison Guiraud. L'environnement inclut les nuisances sonores et toutes nuisances liées au trafic aérien. Le problème des nuisances sonores est lié au projet de développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, qui prévoit la suppression de la piste sécante¹ de l'aéroport et le doublement du trafic sur la piste principale. Actuellement, la piste principale, qui survole Eysines et Le Haillan², supporte 85 % du trafic et la piste sécante, qui survole Pessac et Mérignac, 15 %. Ce projet nous cause beaucoup d'inquiétude, car cela signifierait que la piste principale supporterait 100 % du trafic avec, en plus, une fréquentation doublée ! Nous avons déjà quasiment les avions sur la tête !

Depuis novembre 2021, nous

sommes donc mobilisés contre ces nuisances aériennes. Nous avons déjà organisé deux réunions publiques : le 2 juin 2022, nous avons invité les principaux candidats aux législatives des 5^e et 6^e circonscriptions de Gironde. 9 candidats sont venus débattre sur le devenir de l'aéroport. Puis nous avons organisé une deuxième réunion en septembre, à laquelle nous avons fait venir de Toulouse Jérôme Favrel, technicien du bruit ; un pilote de ligne qui a évoqué le problème du low cost et des nuisances environnementales au sens large ; le trésorier de l'AEHDCNA ; et Chantal Beer-Demander, présidente de l'Union française contre les nuisances des aéronefs.

Le JDM : Quelles sont vos revendications ?

M.G. : Nous revendiquons le maintien de la piste secondaire, le refus du doublement de la piste principale, le refus de l'agrandissement de l'aéroport³. Nous allons demander le plafonnement du trafic aérien, comme cela a été fait à Amsterdam⁴, pour des raisons environnementales. Nous demandons aussi l'arrêt des vols de nuit : des principaux aéroports de France, Mérignac est le seul à les autoriser ! Nous allons également demander la délocalisation de l'aéroport, parce que... Pourquoi pas ? Ils l'ont bien fait à Lyon ! Le problème de l'aéroport de Mérignac, c'est que, quand il a été construit, ce n'était pas urbanisé tout autour et il n'était que régional. Mais désormais, c'est un aéroport international, qui s'appuie avant tout sur le développement du low cost.

Le 1^{er} octobre 2022, nous avons envoyé une lettre recommandée avec accusé de réception à Christine Bost, maire d'Eysines (et vice-présidente du Département de la Gironde) ; Alain Anziani, président de Bordeaux Métropole (et maire de Mérignac) ; Clément Rossignol, vice-président de la métropole ; Alain Rousset, président de la Région Nouvelle-Aquitaine ; Jean-Luc Gleyze, président du Département de la Gironde ; Pierre Hurmic, maire de Bordeaux (et vice-président de la métropole) ; Serge Tournerie, conseiller municipal d'Eysines et conseiller métropolitain ; et Christine Séguineau, adjointe au



A gauche, Monique Guedon, présidente d'EPBE (Environnement, patrimoine, bourg, Eysines) et Marie-Noëlle Mouillaud, trésorière.

PHOTO JDM

mairie d'Eysines. Nous avons demandé à toutes ces administrations de mettre en place des études indépendantes de mesure du bruit. Actuellement, l'aéroport effectue des relevés sonores sur six points de passage des avions, mais il ne nous communique pas les données brutes ! Il ne les diffuse qu'après avoir réalisé des modélisations, mais on ne sait pas sur quels critères sont effectuées ces modélisations.

À Toulouse, la Région Occitanie et le conseil départemental ont pris en charge le financement de mesures indépendantes et honnêtes réalisées par l'association Bruitparif. Nous demandons aux administrations locales de faire la même chose ici. En septembre, nous avons fait des études au sonomètre, dont les résultats ont été bien plus élevés que les modélisations de l'aéroport.

Le JDM : Quels ont été ces résultats ?

M.G. : Nous avons relevé entre 70 et 75 décibels en moyenne. Or, l'OMS (Organisation mondiale de la santé) estime que le bruit des avions ne devrait pas dépasser les 45 décibels en journée et 40 dB la nuit. En France, un arrêté national du 4 avril 2006, modifié le 23 décembre 2021, préconise que le bruit du trafic aérien ne doit pas dépasser 55 dB la journée. Avec 70 à 75 dB, on en est loin !

Le JDM : Quelle est l'implication des autres associations et des élus dans le combat contre les nuisances sonores liées au trafic aérien ?

M.G. : Les associations et les élus ont interpellé l'aéroport : tous ensemble, on l'accule. Nous essayons de mobiliser l'AEHDCNA et l'Apillac pour faire cause commune. L'exemple de Toulouse montre bien que c'est en fédérant les associations qu'on obtient des résultats ! J'ai eu dans les mains des lettres des maires qui ont écrit directement à l'État, notamment sur la question de la piste sécante. Le problème qu'on a, c'est que les députés élus dans nos circonscriptions (Grégoire de Fournas et Éric Pouillat) sont très favorables à l'aéroport. Si on avait eu un élu Vert, on aurait peut-être pu compter sur lui pour porter notre voix... Clément Rossignol, maire de Bègles et vice-président de Bordeaux Métropole, s'était prononcé dans la presse pour une régulation du trafic aérien. Et je pense que les circonstances nous sont plutôt favorables, au nom de la transition énergétique et avec un maire Vert (Pierre Hurmic) à Bordeaux. Dans l'ensemble, les élus

se sont emparés du sujet et je pense que ça va bouger.

Le JDM : Quelles sont pour vous les prochaines échéances ?

M. G. : Il existe un plan de gêne sonore établi par l'aéroport en 2004 et donc déjà complètement obsolète. Il doit être révisé. Il existe aussi un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), qui date de 2009 et qui doit être examiné par la préfète d'ici la fin de l'année. Nous attendons son avis et la réponse des administrations sollicitées concernant la réalisation des études indépendantes. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est une société anonyme dont les actionnaires sont à 60 % l'État, à 25 % la Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux et à 15 % les collectivités locales. Donc nos élus sont minoritaires, mais ils ont un pouvoir ! On attend aussi l'avis de l'État concernant la suppression de la piste sécante. Si l'État la supprime, tout le trafic sera reporté sur nos têtes... Et alors là... Ça va faire un sacré barouf !

1. Il s'agit d'une piste de vol perpendiculaire à la piste principale, qui permet de décharger un peu ce couloir aérien.
2. Et, dans une moindre mesure, Blanquefort, Bruges, Parempuyre et Saint-Jean d'Ilac.
3. Le projet de développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac prévoit également d'ici 2045 la construction d'une extension de 25 000 m² du terminal.
4. En juin dernier, le gouvernement néerlandais a demandé le plafonnement du trafic aérien de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol à 440 000 décollages et atterrissages par an en 2023.

AU JARDIN




**ARBRES FRUITIERS
PLANTES DE HAÏES**

NUISANCES SONORES LIÉES AU TRAFIC AÉRIEN

Une carte interactive pour mesurer la pollution sonore

Sur le site <https://trajectoires.bordeaux.aeroport.fr/appmap>, il est possible de suivre en temps réel la trajectoire des avions décollant ou atterrissant à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, avec une indication sur le modèle et la hauteur de l'avion. Les antennes implantées sur sept points de passage (2 à Eysines, 1 au Haillan, 1 à Martignas-sur-Jalles, 1 à Pessac et 1 à Saint-Jean d'Ilac) relèvent les mesures du bruit en décibels au passage de ces avions. Les points de relevés apparaissent en vert si la mesure est inférieure à 70 dB puis selon un dégradé de couleur du jaune au rouge si ce seuil est dépassé. Durant l'heure de notre entretien, un avion A320 est passé au-dessus des antennes d'Eysines pour atterrir à Mérignac. Lorsqu'il a survolé le premier point de mesure, situé au-dessus de l'école Claverie, la mesure a varié de 70 à 75 dB. Lorsque l'avion a survolé le second point de mesure eysinais dans la zone d'activité Mermoz, à environ 290 m du sol, la mesure a atteint 81 dB. L'avion n'a pas survolé l'antenne du Haillan.

RC



St La

Ouvert c