

La fermeture envisagée de la piste secondaire de l'aéroport de Bordeaux divise les communes de la métropole

Par Jean Cittone

Publié il y a 5 heures, mis à jour il y a 2 heures



Les opposants à la fermeture de la piste sèche ont manifesté le 13 mars 2024 devant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. *PHILIPPE LOPEZ / AFP*

Cette piste accueille environ 15% du trafic aérien de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et sa fermeture pourrait entraîner une augmentation de la pollution sonore pour les habitants de certaines communes de la métropole.

Le Figaro Bordeaux

C'est un dossier épineux au travers duquel se dessine en filigrane la place que prendra l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (Gironde) dans les années à venir. La piste sèche (ou piste secondaire) de l'établissement aéroportuaire

- qui forme une croix en croisant la piste principale - pourrait bientôt être fermée au trafic aérien, ce qui réduirait fortement les nuisances sonores pour les communes situées en dessous, mais en décalant le trafic aérien, et donc le bruit, vers les autres communes survolées par les avions. Un sujet aux retombées à la fois politiques, économiques, écologiques et sociétales.

Les enjeux économiques

La commune de Mérignac est la deuxième plus grande ville de la métropole. L'établissement aéroportuaire a donc la particularité de s'inscrire dans un tissu urbain très dense, l'agglomération bordelaise s'étant énormément développée lors des dernières décennies. Cet essor se traduit par une véritable manne économique puisque environ 40.000 emplois sont liés à l'activité de la plateforme. L'établissement prévoit de porter ce chiffre à 50.000 d'ici à la prochaine décennie. L'activité de l'aéroport représente *«plusieurs milliards induits sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine»*, souligne Christine Bost, présidente de Bordeaux Métropole.

En 2019, année record, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a transporté près de huit millions de voyageurs. Aujourd'hui, 85% du trafic a lieu sur la piste principale et 15% sur la piste sécante. Après une lente reprise du trafic depuis 2021, la fréquentation est revenue à un niveau pré-Covid, avec plus de 6,5 millions de voyageurs transportés en 2023. Avant la crise sanitaire, l'établissement tablait sur une augmentation des vols avec des chiffres allant jusqu'à 16 millions de passagers par an. Un trafic démentiel qui serait *«absolument inacceptable pour nos populations»*, estime Christine Bost.

Les nuisances sonores

L'aéroport *«est un outil précieux et indispensable mais qu'il convient de maîtriser»*, a en effet expliqué la présidente de la métropole lors d'une conférence de presse ce mardi, en insistant sur l'importance de *«mesurer les impacts sur son environnement»*. Au-delà de la pollution atmosphérique causée par le trafic aérien - le secteur aérien contribue à lui seul à environ

6% du réchauffement climatique - les vols en provenance et à destination de Bordeaux-Mérignac causent d'importantes nuisances sonores pour les habitants de l'agglomération situés le long des deux pistes.

«*Aujourd'hui nos populations sont à cran*», a résumé Christine Bost. La baisse momentanée du trafic aérien pendant l'épidémie de coronavirus a permis aux habitants des communes limitrophes de l'aéroport de «*goûter le plaisir du calme*», ce qui a «*renforcé le ras-le-bol qui a suivi quand le trafic a repris*». L'association eysino-haillanaise de défense contre les nuisances de l'aéroport (AEHDCNA) agit par exemple de longue date pour demander le maintien de la piste sécante et la suppression des vols de nuit, rappelant les lourds impacts des nuisances sonores sur la santé physique et mentale.

Au-delà de la piste sécante et des vols nocturnes, la métropole rappelle en outre que l'aéroport de Bordeaux a vocation commerciale mais également militaire. Il accueille en effet ponctuellement des vols de l'armée de l'air.

L'avion et le changement climatique

Régulièrement pointé du doigt pour son impact néfaste sur le réchauffement climatique, l'avion reste aujourd'hui le moyen de transport d'une infime minorité de personnes. Chaque année, 90% de la population ne prend pas l'avion et seulement 1% des êtres humains sont responsables de 50% des émissions de CO2 liées aux vols commerciaux, selon la revue scientifique Global Environmental Change. En Europe, le train, 20 à 50 fois moins émetteur de CO2, est pourtant deux fois plus cher que l'avion, note un rapport de Greenpeace, notamment en raison des avantages fiscaux dont disposent les compagnies aériennes.

Le cas des vols de nuit

«*C'est beau de partir la nuit*», écrivait Antoine de Saint-Exupéry. Près d'un siècle après la parution de *Vol de nuit*, la majorité des aéroports français y ont renoncé à cause de l'impact sur la santé (l'exposition au bruit augmente notamment le risque de maladies coronariennes et d'accidents

cardiovasculaires). Bordeaux-Mérignac reste donc aujourd'hui l'un des seuls établissements aéroportuaires à ne pas avoir mis en place de restrictions sur les mouvements d'avions nocturnes (entre minuit et six heures du matin).

La part annuelle des vols de nuit est estimée actuellement entre 5 et 6% des mouvements d'avions, selon l'établissement aéroportuaire. En 2021, sur les 48.000 décollages et atterrissages, 2800 ont eu lieu la nuit, soit un peu plus de sept vols nocturnes quotidiens en moyenne, précise l'aéroport. En 2015 ils n'étaient pourtant que 1300 et le chiffre de 2021 - un an après l'épidémie de coronavirus - est une sorte de trompe-l'œil lié à une lente reprise du trafic, puisqu'en 2018, 4200 mouvements nocturnes avaient eu lieu à Bordeaux.

Dans sa feuille de route *«vers un nouveau modèle aéroportuaire durable à l'horizon 2027»*, présentée fin 2022, l'aéroport Bordeaux-Mérignac s'était engagé *«pour la réduction des vols de nuit en mettant en place une modulation tarifaire renforcée pour les compagnies aériennes favorisant les vols de jour»*. Une incitation donc, pas une interdiction à proprement parler. Mais d'ici la fin du mois de juin, le préfet de la Gironde, Étienne Guyot, va rendre ses conclusions à ce sujet. Les pistes de la régulation voire de la suppression des vols de nuit sont envisagées et les élus métropolitains sont nombreux à demander une interdiction totale sur certaines plages horaires.

L'agglomération divisée sur le sujet

Politiquement, c'est une poudrière. Bordeaux Métropole agglomère 28 communes et la nouvelle présidente Christine Bost est aussi maire d'Eysines et une opposante farouche à la suppression de la piste sécante depuis plusieurs années, aux côtés des maires du Haillan et de Saint-Jean-d'Illac. Trois communes situées sur le tracé de la piste principale. En mars, les édiles de Talence, Pessac et Martignas-sur-Jalle (villes situées sur le tracé de la piste sécante) ont quant à eux écrit à Christine Bost pour lui demander un entretien lors duquel *«argumenter [leur] soutien à la suppression de la piste secondaire»*. La présidente de l'agglomération les recevra en juin.

Le 30 mai, une réunion publique est d'ailleurs organisée à Eysines par l'AEHDCNA pour dire «*non à la fermeture de la piste sécante*». Plusieurs élus devraient intervenir, dont Christine Bost. Du côté de l'aéroport, plusieurs scénarios ont été envisagés : maintenir la piste secondaire en effectuant des travaux, la supprimer et doubler la piste principale, ou bien supprimer la piste sécante. Cette dernière solution serait le scénario le plus probable, mais ce sera au ministère des Transports de prendre une décision, l'État étant l'actionnaire majoritaire de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

La rédaction vous conseille

- **«Mépris de classe» : le maire écologiste de Bordeaux répond aux critiques après ses propos sur l'aviation «low cost»**
- **À Bordeaux, un chantier à 100 millions d'euros pour transformer la gare Saint-Jean en «grande gare européenne»**
- **Dans les entrailles du pont Simone-Veil à Bordeaux, un ouvrage colossal sur la Garonne inauguré cet été**

Sujets

Gironde

trafic aérien

avion
