

Aéroport de Bordeaux-Mérignac : la croissance fait débat

[A La Une Bordeaux](#)

Publié le 06/04/2019 à 9h33 par **Olivier Delhoumeau**.

[2 commentaires](#)



L'élú (LREM) Gérard Chausset (en haut à droite) et le directeur de l'aéroport Pascal Personne ne sont pas sur la même longueur d'onde sur le développement du trafic.

Archives "Sud Ouest"
premium

L'aéroport vise 10 millions de passagers en 2023. L'élú Gérard Chausset monte au créneau pour réclamer une concertation publique sur les objectifs de croissance.

Le 28 mars dernier, la direction de la société [Aéroport de Bordeaux Mérignac](#) annonçait le **lancement d'un plan d'investissement de 140 millions sur cinq ans** pour accompagner une prévision de trafic de **10 millions de passagers à l'horizon 2023**. Le directeur Pascal Personne avait égrainé les projets : **nouvelle jetée internationale Satellite 3, extension de Billi** (terminal low-cost), **900 places supplémentaires sur le P4** (parking longue durée), modernisation des équipements de contrôle et de sûreté, création d'un bâtiment de jonction entre les aérogares A et B, etc.

Un courrier aux autorités

Si certains applaudissent cette avalanche de chantiers à venir, d'autres accueillent la nouvelle avec circonspection, voire un brin d'agacement. C'est le **cas de l'élú mérignacais Gérard Chausset, soufflé que cette annonce n'ait pas donné lieu à débat**.

L'écologiste de La République en marche s'en est ouvert par voie de courrier à l'autorité préfectorale. Avant de mettre dans la boucle le maire de Mérignac Alain Anziani et le président de Bordeaux Métropole Patrick Bobet.

La rédaction vous conseille

- [Mère jugée pour la mort de son enfant à Bordeaux : "j'avais très mal au ventre"](#)
- [Bordeaux : 100 ans plus tard, le même dîner d'exception au Chapon fin](#)

Sans vouloir remettre en cause l'intérêt et l'attractivité du transport aérien, il estime que certains points méritent discussion. Il s'interroge, entre autres, sur **la nécessité d'atteindre les 10 millions de passagers sans concertation préalable** avec les collectivités, les citoyens et les associations.

Il voit dans cette montée en puissance échafaudée à distance de l'opinion publique la manifestation d'un « déficit démocratique ». Outre les nuisances supplémentaires pour les riverains et le trafic routier, Gérard Chausset pointe les conséquences éventuelles en termes de pollution de l'air, de consommation d'eau et de rejets des eaux. Et d'interroger : « Alors que le réchauffement climatique est à l'ordre du jour, est-il légitime de répondre favorablement aux sollicitations des compagnies aériennes ? » Il réclame à ce stade une évaluation des impacts et un débat public.

S'agissant des parkings, il critique surtout la prolifération des nappes de bitume qui imperméabilisent les sols et consomment du foncier. Il tire d'autant plus la sonnette d'alarme que 2 000 nouvelles places pourraient s'ajouter à moyen terme aux 900 en cours d'aménagement sur le P4. Construire des parkings silos serait pour lui plus pertinent. « Certains aéroports sont déjà dotés de ce genre d'équipements comme Toulouse-Blagnac. » Gérard Chausset soulève le paradoxe entre l'**effet aspirateur à voitures des parkings et les 80 millions d'euros prévus par Bordeaux Métropole** pour amener le tramway au pied des aéroports.

2 000 nouvelles places pourraient s'ajouter à moyen terme aux 900 en cours d'aménagement sur le parking P4

Le maire de Mérignac appréhende différemment la croissance du trafic aérien. « C'est une chance, il faut s'en réjouir, tranche Alain Anziani. Je rappelle que la zone de l'Aéroparc va enregistrer **10 000 emplois supplémentaires dans les prochaines années.** »

Sur le volet des parkings, « Alain Juppé et moi-même avons écrit au directeur de l'aéroport, le 8 janvier, pour lui faire part de notre appréciation différente sur l'extension des parcs de stationnement à plat. Une étude est d'ailleurs activée sur les parkings silos. » Débouchera-t-elle sur un résultat tangible ?

"Parkings silos plus onéreux"



Pascal Personne

Crédit photo : Archives "Sud Ouest"

Pascal Personne entend faire preuve de pragmatisme. « Pas de blocage, mais pas de dogme non plus, plaide-t-il. Les parkings silos sont nettement plus onéreux. Financièrement, on est dans un rapport de 1 à 10 au regard du stationnement horizontal. L'étude qui sera rendue en mai permettra d'objectiver les choses », dit-il, tout en insistant sur la nécessité de préserver l'équilibre du modèle économique de l'aéroport à chaque dépense. Si un parking silo devait voir le jour dans les prochaines années, la zone de longue durée (P4) ne serait pas à ses yeux la plus pertinente. « Il faudrait le réaliser au plus près des aérogares pour une clientèle business. »

Sur les **nuisances**, Pascal Personne insiste sur la décorrélation entre l'augmentation du nombre de passagers et les mouvements d'avions. « L'an dernier, on a fait +9,3 % de hausse de trafic et les mouvements d'avions n'ont augmenté, dans le même temps, que de 4 %. Les compagnies aériennes proposent une jauge moyenne d'environ 180 sièges par appareil. Elles ont gagné en efficacité en faisant voler des aéronefs bien remplis. » Et d'ajouter : « Elles ont aussi compris le problème de l'acceptabilité de l'activité aérienne. Beaucoup sont engagées dans un programme de réduction de leur empreinte sonore. L'Aviation civile s'attelle à définir des trajectoires d'approche moins pénalisantes. »

Enfin, Pascal Personne met en avant le dialogue noué avec les communes et les associations locales de riverains à travers la Commission consultative d'environnement (CCE). Quant à l'idée selon laquelle l'agrandissement des parkings tuerait à terme la desserte par le tram et le BHNS, il n'y croit pas.

L'environnement en question

Le directeur de l'aéroport Pascal Personne soutient que la société aéroportuaire (ADBM) **fait des efforts en matière d'actions environnementales**. S'agissant des émissions sonores, « nous gérons un dispositif d'aide permettant d'insonoriser des logements de riverains sous certaines conditions d'éligibilité », explique Henri-Marc Dupuis, chargé de l'environnement et des relations territoriales. Cet outil est financé par les compagnies aériennes via la taxe sur les nuisances sonores lors des décollages. Depuis 2004, ADBM assure avoir traité 700 logements pour un montant de 5,5 millions. Henri-Marc Dupuis met également en avant les études de l'Aviation civile pour optimiser les procédures d'arrivée et de départ des avions.

Concernant la gestion de l'énergie et la qualité de l'air, « nous sommes passés à l'achat d'électricité renouvelable à 100 % depuis le 1er janvier 2017 », avance encore le technicien. Ainsi, « notre fournisseur s'engage à injecter dans le réseau l'équivalent de notre consommation en énergie renouvelable ». En ce qui concerne les eaux pluviales, l'aéroport a réalisé d'importants efforts pour rattraper son retard dans la gestion des rejets du bassin-versant 3 (le principal) en se dotant, en 2015, d'une station de traitement.

Parmi les projets à venir, Pascal Personne affirme que la future jetée internationale Satellite 3 respectera les normes de certification Haute qualité environnementale (HQE).

Autre nouveauté, la société aéroportuaire va s'engager, à partir de cette année, dans le programme **Airport Carbon Accredited (ACA)**, porté par le Conseil international des aéroports (l'ACI).