



Fédération des Syndicats de Défense des Intérêts de Quartiers et des Comités de Bienfaisance  
et Fêtes de Pessac

46, rue Albert Laurensen 33600 Pessac

Groupement déclaré sous le n° W332000666

[www.federation-quartiers-pessac.com](http://www.federation-quartiers-pessac.com)

Courriel : [federation.quartiers.pessac@gmail.com](mailto:federation.quartiers.pessac@gmail.com)

## **PESSACAIS, PESSACAISES,**

Depuis quelques mois, des informations circulent sur l'aménagement de l'aéroport et les conséquences en termes de nuisances pour les riverains. La fédération des quartiers de Pessac tient à ce que tous les habitants de la ville sachent ce qui se joue actuellement et quelles pourraient en être les conséquences.

Relayant les prises de position exprimées avec force par les riverains de la piste principale (soutenus par les élus des communes concernées), les informations diffusées sont souvent incomplètes et peuvent être trompeuses. Le message se résume ainsi : la suppression de la piste secondaire est souhaitée par les habitants des villes de Pessac, Talence et Martignas qui ne supportent qu'une faible partie des nuisances ; elle aurait pour conséquence d'augmenter encore la gêne déjà intolérable supportée par les habitants d'Eysines, Le Haillan et St Jean d'Illac.

Il faut savoir que depuis plusieurs décennies, un schéma de composition global fixe les orientations de l'aéroport ; il prévoit, lorsque le niveau de trafic le justifiera, un doublement de la piste principale et l'abandon de la piste secondaire. Dans l'attente, la piste secondaire a pour seule vocation d'accueillir le trafic lorsque des travaux sont réalisés sur la piste principale (maintenance hebdomadaire notamment) et lorsque des vents de travers importants rendent l'utilisation de la piste principale non sécuritaire. Tous les documents réglementaires ont été établis sur cette base (plan d'exposition au bruit, plan de gêne sonore). Les choix faits en matière d'urbanisme ont tenu compte de ce contexte et des contraintes d'urbanisation ont été promulguées pour limiter le nombre de riverains exposés sous la piste principale (zones à vocation d'activités économiques pour l'essentiel). Par contre, au droit de la piste secondaire, les territoires concernés sont des zones urbaines à vocation d'habitat sur lesquels aucune contrainte n'a jamais été envisagée.

Même s'il a dépassé le seuil initialement évoqué, le trafic ne justifie pas encore le doublement de la piste principale mais la nécessité d'entreprendre des travaux de mise aux normes et rénovation sur la piste secondaire a conduit à poser la question de l'opportunité d'une suppression à court terme. Cette perspective, bien qu'inscrite dans tous les documents de planification, a fait réagir les riverains de la piste principale qui militent pour le maintien de la piste secondaire et pour ce qu'ils appellent « une répartition équitable des nuisances ». La volonté clairement exprimée est l'abandon du projet de doublement de la piste principale et une répartition des trafics entre la piste principale et la piste secondaire. Comme si, au nom du partage des nuisances, l'augmentation du trafic ne devait être dorénavant supportée que par les riverains de la piste secondaire. Comme s'il était juste et équitable de faire subir des nuisances à plusieurs dizaines de milliers de personnes installés dans des territoires qui devaient selon les documents en vigueur en être préservés.

Si une décision de maintien de la piste secondaire est prise dans les mois à venir, cela rendra obligatoire sa rénovation et l'argument de la rentabilisation d'un tel investissement sera utilisé pour développer l'usage de cette piste. Cela se fera progressivement comme cela s'est déjà fait depuis une dizaine d'années. En effet, avant 2012, la piste secondaire accueillait moins de 5 % du trafic. Elle supporte maintenant près de 15 % du trafic et parfois bien plus sur certaines périodes : en été 2023, ce sont pratiquement 1/4 des atterrissages qui ont emprunté la piste secondaire. La poursuite de cette tendance conduira inéluctablement à une augmentation des nuisances jusqu'à atteindre le seuil de gêne au-delà duquel des servitudes et contraintes d'urbanisme s'imposeront (révision du Plan d'exposition au bruit).

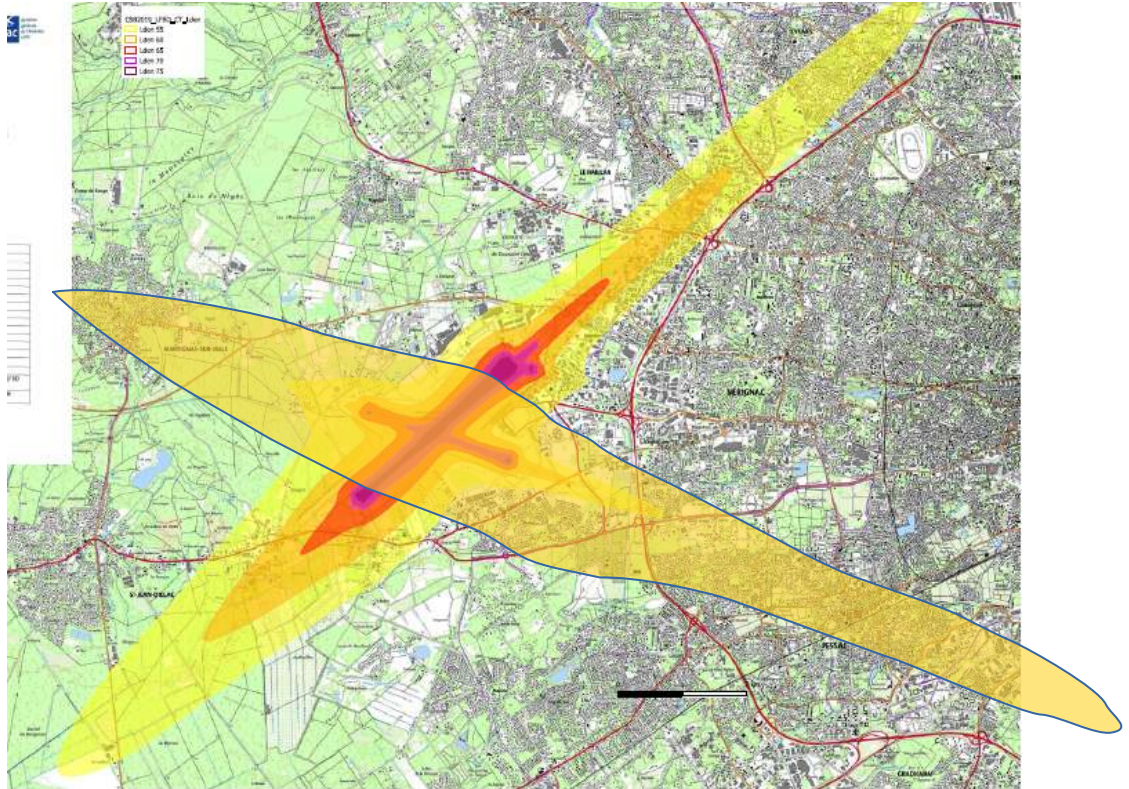
Les élus des communes concernées par la piste principale présentent le scénario de maintien de la piste secondaire comme celui d'un raisonnable statuquo. Le véritable statuquo serait de maintenir les orientations prises mais, en fait, la volonté est de les remettre en cause et :

1. d'obtenir la révision du schéma d'évolution de l'aéroport par abandon du doublement de la piste principale et maintien de la piste secondaire même à long terme
2. d'abandonner la vocation de la piste secondaire limitée jusqu'à présent à des nécessités d'exploitation (travaux sur piste principale) et des conditions météorologiques réellement contraignantes
3. d'augmenter progressivement le trafic supporté par la piste secondaire

Le risque à terme est d'en arriver à la reconnaissance de la même zone de nuisances sur les deux pistes. Nous avons reporté sur le plan joint une zone de bruit similaire à celle de la piste principale au droit de la piste secondaire. Ce sont plusieurs dizaines de milliers d'habitants de territoires urbains denses qui risquent d'être concernés.

**Une zone de bruit au droit de la piste secondaire identique à celle de la piste principale, des dizaines de milliers d'habitants soumis aux nuisances aéroportuaires, sacrifiés au nom d'un soit disant « partage équitable des nuisances » réclamé par quelques milliers de riverains de la piste principale**

**Ce n'est pas un avenir acceptable ??**



Les habitants de Pessac doivent se faire entendre ; si vous êtes concernés par les nuisances aériennes n'attendez pas qu'il soit trop tard pour réagir :

- faites part de votre mécontentement en déposant une réclamation sur le site de l'aéroport
- signez la pétition mise en ligne par les villes de Pessac et Talence
- interpellez les élus, faites leur part de vos craintes face à l'accroissement du trafic sur la piste secondaire
- suivez l'évolution du dossier sur le site de la fédération des quartiers de Pessac (lien) et/ou inscrivez-vous sur la page Facebook dédiée

**D'autres solutions existent, défendues par la Fédération de Quartiers de Pessac :**

1. La suppression du trafic de nuit pour offrir un répit quotidien à la population soumise aux nuisances. Dans le cadre de l'étude en cours sur le sujet (Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée), la fédération des quartiers a demandé l'intégration d'un scénario de suppression totale des vols de 22h à 6h.
2. Une stratégie d'exploitation raisonnable de l'aéroport qui limite la place faite aux opérateurs low-cost générant un fort trafic mais sans réelle retombée économique pour le territoire. Dans cette optique et en cohérence avec les orientations de la stratégie bas carbone de la France, la fédération demande de limiter le trafic en référence à l'année 2014 à partir de laquelle les plaintes pour nuisances se sont multipliées (soit trafic maximum atteint en 2019 moins 15%)
3. Un travail d'adaptation des trajectoires d'atterrissage et de décollage privilégiant la réduction des nuisances sur les zones habitées ; actuellement, c'est le coût (trajet le plus court, moins consommateur en carburant) et le confort des manœuvres pour les pilotes qui sont déterminants.

Pessac le 25 Octobre 2024