



**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

Courriel : federation.quartiers.pessac@gmail.com

Tel : 06 08 89 28 94

FscqP : 2025 - 3009

Pessac, le 30 septembre 2025

A Monsieur Etienne Guyot

Préfet de la Gironde

2 Esplanade Charles de Gaulle

CS 41397

33 077 Bordeaux

La fédération des quartiers de Pessac a appris très récemment qu'un document intitulé « synthèse de concertation piste sécante » avait été mis en ligne sur le site de la préfecture. Notre fédération s'est beaucoup impliquée sur ce dossier ; elle a participé à l'audit réalisé par l'IGEDD et vous a transmis ses observations. Il est regrettable que tous les participants à cette démarche n'aient pas été informés officiellement de la production et de la mise en ligne de ce document de synthèse.

Le document, mis en ligne en juillet 2025, date pourtant de décembre 2024 et a fait l'objet de diverses demandes.

Dans sa conclusion, le document indique qu'aucun scénario ne s'impose sur des critères financiers, sécuritaires, capacitaires ou même environnementaux. Pourtant, il précise dans la phrase suivante que « malgré les arguments financiers plus favorables à la suppression de la piste sécante, les entités représentées au sein du conseil de surveillance d'ADBM ont des avis partagés ». Le rapport de l'IGEDD fait quant à lui référence à un surcoût évalué 110 millions en maintenant la piste secondaire.

Finalement, la décision de maintien de la piste secondaire (injustement appelée option de statu-quo alors qu'il s'agit en réalité d'une rupture totale des engagements pris précédemment et des orientations affichées depuis des décennies) a été proposée au ministre sur la base de deux arguments sans fondements réels :

1. une « large » majorité d'avis exprimés en faveur du maintien de la piste
2. un souci de partage des nuisances sonores.

1^{er} argument : une large majorité d'avis favorables

Cet argument est irrecevable. Il est facile d'obtenir une majorité en choisissant d'interroger plus de collectivités favorables (toutes les communes concernées par les nuisances de la piste principale ont été sollicitées mais seulement 3 concernées par la piste secondaire) et en accordant plus de place à la parole des acteurs économiques (CCI, MEDEF, Conseil Régional) qu'à celle des représentants des riverains. L'importance de la population impactée par les nuisances dans chaque commune n'a pas été prise en considération. Pire : le rapport IGEDD a mis en évidence une totale méconnaissance des zones et de la population affectée par les nuisances aériennes en dehors du périmètre du PEB ce qui a conduit les rapporteurs à se contenter d'une "évaluation". Comment pourrait-on accepter qu'une décision ayant un tel impact sur l'environnement et le cadre de vie de plusieurs dizaines de milliers d'habitants soit prise sans qu'aucun diagnostic exhaustif n'ait été réalisé ?

Nous exigeons qu'un état des lieux soit produit mettant en évidence toutes les zones habitées dans lesquelles les nuisances aériennes sont perçues quelle que soit la piste utilisée et en tenant compte des différentes trajectoires suivies (avec indication de la population concernée par strate de niveau acoustique atteint).

La concertation n'a de sens que si elle implique de façon représentative l'ensemble des acteurs concernés et si la réalité des nuisances subies par les populations en-dehors du périmètre du PEB est enfin reconnue.

Nous souhaitons par ailleurs disposer des avis exprimés par les différentes collectivités et organismes sollicités de façon à connaître les observations et arguments avancés par les uns et les autres. Nous vous demandons donc copie de l'ensemble des avis recueillis.

2nd argument : un souci de partage des nuisances sonores :

Cette notion de "partage de nuisances" n'a aucun sens et ne trouve aucune référence dans les méthodologies d'études environnementales et d'analyse des impacts. La règle d'or en matière d'évaluation environnementale est le respect de la séquence ERC qui consiste à d'abord éviter de générer des impacts puis réduire ceux qui ne peuvent pas être évités et enfin compenser ce qui ne peut pas être réduit.

Eviter : entre les 2 options, celle de la suppression de la piste secondaire évite immédiatement et de façon complète tout impact sur des vastes zones densément habitées. Elle n'a aucune conséquence sur le niveau des nuisances perçues sous la piste principale mais modifie uniquement la durée annuelle d'exposition. Cette option supprime le temps de répit, certes très apprécié par les riverains concernés mais aléatoire et d'une « durée relativement faible » (qualificatif utilisé par le document de synthèse à propos de la durée des nuisances sous la piste secondaire).

Réduire : des solutions existent pour réduire les nuisances sous la piste principale. La 1^{ère} solution consiste dans le cadre de la démarche EIAE à retenir l'option d'un couvre-feu nocturne quotidien ; cela permettrait d'offrir aux riverains de la piste principale un temps de répit régulier plus fréquent et plus réparateur en termes de santé et de qualité de vie. D'autres actions sont à rechercher dans l'analyse des trajectoires pour favoriser les trajectoires de moindre bruit. Il est constaté aujourd'hui qu'il est

fréquemment accordé par **le service de l'État chargé de la sécurité aérienne**, l'utilisation de la piste secondaire en dehors d'épisodes de forts vents induisant réellement des enjeux de sécurité. En outre, **ce même service tolère** une assez forte dispersion des trajectoires quelle que soit la piste utilisée ; certaines s'éloignent très fortement des trajectoires dites de moindre bruit et impactent ainsi des zones densément habitées qui pourraient être évitées.

Compenser : le principe de compensation par octroi d'une aide à l'insonorisation existe dans la zone couverte par le PGS. Il serait logique que les trajectoires suivies respectent celles qui ont été utilisées pour déterminer le périmètre du PGS. Personne ne souhaite voir ce périmètre couvrir de nouvelles zones. Le recours à la compensation doit réellement rester le dernier moyen d'action après l'évitement et la réduction des nuisances.

Nous insistons également sur le fait que la durée annuelle d'exposition a une influence prépondérante sur les indicateurs de gêne sonore utilisés pour l'établissement des cartographies du PEB et du PGS mais que ces indicateurs ne reflètent que très partiellement la réalité des nuisances subies. **La durée n'est évidemment pas le seul élément à prendre en compte pour qualifier l'importance des nuisances** ; les effets du bruit sur la santé sont directement liés aux niveaux sonores atteints. Ceux-ci sont nettement plus importants sous les trajectoires de la piste secondaire car les zones habitées sont plus proches et plus denses qu'à l'aplomb de la piste principale (survol d'une vaste zone à vocation d'activités).

Enfin, nous souhaitons réagir sur le sujet de l'évolution du trafic qui est abordé dans le document de synthèse. Le rapport reconnaît un gain immédiat en termes de nombre de personnes épargnées par le bruit en cas de fermeture de la piste sécante très important, mais pour un temps d'exposition relativement faible : le temps d'exposition était effectivement relativement faible jusqu'en 2014 mais il progresse considérablement depuis quelques années et la perspective annoncée comme "raisonnable" d'une augmentation du trafic jusqu'à 12 M de voyageurs augure d'une utilisation de plus en plus fréquente et déraisonnable au regard des populations survolées. C'est, selon le document, une perspective clairement énoncée par la CCI et le MEDEF qui considèrent que la piste secondaire constitue une réserve capacitaire pour permettre le développement de l'aéroport. La fédération des quartiers de Pessac estime qu'il est de l'intérêt général de réguler la croissance du trafic aérien. Afficher une perspective de 12M de voyageurs est inacceptable. De même, envisager une utilisation plus fréquente de la piste secondaire pour « absorber » une partie de l'augmentation du trafic est en opposition flagrante avec les engagements pris par Monsieur le Ministre des transports clarifiant l'utilisation de la piste secondaire à des situations d'exception uniquement.

Nous contestons fermement les dispositions annoncées sur les vols de nuit qui, contrairement à ce qui est annoncé dans ce bilan ne contribueront pas à améliorer la gêne nocturne subie par les riverains et nous vous rappelons les obligations réglementaires européenne sur ce sujet.

Par ailleurs, nous demandons à ce que nous soit transmis officiellement un bilan semestriel de l'utilisation de la piste secondaire dont il a été acté dans une communication officielle préfectorale du 13 juin 2025 que son utilisation ferait l'objet de mesures d'encadrement et d'observation. La piste secondaire étant réservée aux vents de plus de 25 nœuds (50 km/h) et aux travaux de la piste principale, nous demandons que le détail de son utilisation soit officiellement consigné et que son usage soit limité à ce strict minimum et ce, dans la transparence la plus totale. Trop d'usages actuels

laissent planer un doute sur la justification de l'utilisation de cette piste. La limitation d'usage de la piste secondaire ne saurait dépasser l'usage reconnu de 10 à 15% du trafic.

A une décision prise sous le prétexte d'une fausse majorité dont nous contestons la représentativité et au nom d'un concept de "répartition des nuisances" sans aucun fondement ni méthodologique ni scientifique, nous opposons une **solution** d'intérêt général qui respecte les principes de la séquence ERC, fondement de toute évaluation environnementale. **Cette solution doit associer la suppression de la piste secondaire, l'instauration d'un couvre-feu nocturne, la recherche de trajectoires optimisées et la fixation d'un seuil acceptable au développement du trafic de l'aéroport que nous souhaitons à un maximum de 70 000 mouvements par an (trafic de 2019 – 15%).**

Nous vous remercions de prendre en compte notre courrier et de répondre précisément à nos demandes. Il ne s'agit pas ici d'une lettre qui se contenterait d'une absence de réponses, ni d'une absence d'actes clairs en direction de la population riveraine de l'aéroport,

Dans l'attente de votre retour,

Bien cordialement,

Florence Bougault

Présidente de la fédération de quartiers de Pessac.