

Mesdames, Messieurs, Monsieur le maire de
Madame et Monsieur les Vice-présidents du conseil départemental,

La fédération des quartiers de Pessac crée en 1936, regroupe les 17 comités et syndicats de quartier de la ville. Elle est depuis de nombreuses années un interlocuteur représentatif des usagers ou riverains reconnu par la ville, par la métropole mais aussi par le Département : c'est ainsi qu'elle siège en tant qu'association représentant les usagers à la CCE de l'aéroport. Concernant les riverains ceux sont 11 quartiers qui subissent les contraintes de l'aéroport à travers les décollages et les atterrissages. Cela fait de très nombreuses années que la fédération des syndicats et comités de quartier de Pessac agit que cela soit dans des commissions au niveau de la ville, de Bordeaux métropole du département ou bien au niveau de l'aéroport. Depuis de très nombreuses années la fédération des quartiers siège en tant qu'association de riverains au sein de la commission consultative de l'environnement. C'est pour cette raison qu'avec ses représentants elles mènent diverses actions afin que les habitants de notre ville ne subissent pas les nuisances liées à l'aéroport.

Ces nuisances sont de plusieurs ordres que cela soit au niveau du bruit mais aussi au niveau des pollutions, etc. et en même temps nous pouvons constater une dégradation importante de la qualité de vie d'une importante partie de la population et des risques sanitaires qui nuisent au bien-être et à la santé des habitants. Aujourd'hui comme vous l'avez constaté nous subissons une augmentation très importante des mouvements d'avions au niveau de l'aéroport que cela en ce qui concerne les décollages que les atterrissages.

Cette réunion d'information à l'initiative des élus de Pessac, Talence et Martignas fait suite à celle du 10 février 2022 qui abordait déjà ces problématiques.

En 2 ans plusieurs initiatives ont eu lieu celle à l'initiative de la ville (Rassemblement du 10, lancement d'une pétition, intervention au CCE et groupe de travail), de l'état, ont été mise en place afin d'essayer de pallier ces nuisances qui sont multiple : Bruit, Pollution atmosphérique, etc. Pendant ces deux ans la Fédération des syndicats et des Comités de quartiers de Pessac dans les diverses institutions à laquelle elles participent à savoir la Commission Consultative de l'Environnement que les commissions mise en place dans le cadre de l'Etude d'Impact d'Approche Équilibrée ou bien la rencontre avec l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), la Fédération des quartiers à défini une ligne de conduite très claire après débat en son sein.

Dans l'Etude d'Impact d'Approche Équilibrée elle demande en ce qui concerne plus particulièrement les vols de nuit :

- **Suppression totale des vols de nuit entre 22h et 6h.** Il est à noter après étude que certains jours la possibilité de sommeil se résume à 4h ininterrompue alors qu'il est recommandé que celui-ci devrait être au moins de 7heures.
- **Plafonnement du trafic aérien au niveau de 2019 – 15%.**

Dans le même temps elle intervenait dans cette instance comme dans d'autres elle intervenait pour une :

- **Suppression de la piste sécante ;**
- **Réduction de l'empreinte carbone ;**
- **Réduction de la pollution de l'air ;**

Hier dans le cadre d'une réunion avec l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD), la Fédération a motivé sa réflexion concernant la suppression de la piste secondaire et cela à partir de divers éléments :

- **Le premier concerne l'utilisation de cette piste :** Maintenance et vents traversières sup à 30 km/h
- **Le second du fait que cette piste n'est plus aux normes,** un investissement très important doit être réalisé afin de permettre son fonctionnement dans des conditions de sécurité et de services optimaux.

Aujourd'hui un constat doit être fait

- **L'augmentation exponentielle depuis 2012 jusqu'en 2019,** de l'utilisation de la piste secondaire n'a pas été causée par l'augmentation des mouvements des avions : +26% au niveau de l'aéroport mais plutôt par une modification de l'utilisation de cette piste : l'augmentation des décollages et atterrissages a été multiplié pour les décollages par 5 pour la piste 29 et par 11 pour la piste 11 et elle a été multiplié pour les atterrissages par 5 pour la piste 29 et par 15 pour la piste 11.

Alors que l'évolution du trafic qui a eu une augmentation des mouvements des avions : +26%

- **Le maintien de la piste secondaire sécante** va maintenir une nuisance sonore sur les communes de Pessac, Talence et Martignas-sur-Jalle qui n'existait pas en 2012 celle-ci n'était quasiment pas utilisée (de l'ordre de 1%). Et le maintien de la piste secondaire sécante présente le risque de poursuivre l'accroissement d'usage de la piste et donc d'accroître très fortement le nombre d'habitants de 35 000 à 45 000 personnes habitants en ce qui concerne les habitants de Pessac, Talence et Martignas-sur-Jalle qui subiraient une dégradation importante de qualité de vie d'une importante population et des risques sanitaires.

- **En ce qui concerne le plan d'exposition au bruit (PEB) que le plan de gêne sonore (PGS)** les riverains de la ville de Pessac ne sont pas concernés tant en ce qui concerne le plan d'occupation des sols que les mesures concernant l'isolation phonique des habitations. Dans ses développements futurs, il est normal que le (PGS) respecte les orientations précédemment définies à long terme qui prévoyait la fermeture de la piste secondaire sécante, et donc qu'aucune zone de la ville de Pessac ne se retrouve dans les zones de bruit de l'aéroport, puisque théoriquement le volume des mouvements aériens se situait en très grosse partie sur la piste principale qui influe très peu sur Pessac. Sinon, en supplément d'une dégradation de la qualité de vie, et d'un accroissement des risques sanitaires, une autre conséquence serait une dévalorisation du foncier pour les habitants concernés soit un préjudice financier très important.

- **Dans le cadre de l'Étude d'Impact d'Approche Équilibrée (EIAE)** de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. L'objectif étant d'aboutir à une restriction des vols de nuit. Sur les quatre scénarii proposés trois envisagent cette restriction certes à des degrés différents. Ce qui laisse entendre que l'un des éléments concernant la maintenance de la piste principale le mardi matin pourra se réaliser dans cette période d'absence de vol. Au départ trois scénarii. Nous sommes intervenues en faveur de l'ajout du scénario préconisant un couvre-feu de 22h à 6h.

- **Même si cela n'a pas été retenu dans l'étude EIAE** parmi les restrictions d'usage de l'aéroport, notre Fédération est également en faveur d'un plafonnement et d'une réduction du trafic aérien (tous mouvements confondus) en deçà de celui de l'année de référence de 2019. (70 000 Mouvements maximum par an : Trafic total 2019 moins 15%).

- **Il en est de même en ce qui concerne la réglementation concernant les vents traversiers la technologie actuelle** permettant une modernisation des avions permet à ceux-ci de décoller et d'atterrir dans des conditions où les vents traversiers n'auront pas incidence sur la sécurité des avions, des voyageurs et des riverains que nous sommes.

• **De même en ce qui concerne le développement et la modernisation de l'aéroport** la suppression de la piste secondaire ouvre à plusieurs incidences pour l'aéroport :

- ❖ Réduction de l'artificialisation des sols
- ❖ Permettre le développement de l'aéroport et utiliser l'économie réalisée par la suppression de la piste secondaire pour financer les aménagements contribuant à réduire les nuisances de la piste principale :

*« Cependant, les servitudes de dégagement de la piste secondaire **limitent le développement des installations terminales, des aires de stationnement et des voies de circulation (taxiways)**. Elles constituent une contrainte capacitaire. Par ailleurs, de ce même point de vue capacitaire, l'usage simultané des deux pistes est normalement exclu pour raisons de sécurité et n'offre donc aucun avantage*

*Financièrement, l'exploitation de deux pistes est évidemment plus coûteuse, avec des chaussées et un balisage plus important à entretenir. Les bandes de roulement des deux pistes ont fait l'objet de réfections relativement récentes (2011 pour la piste principale et 2005 pour la piste sécante) ; la structure de la piste sécante, en revanche, date de 1962 et exige une rénovation prochaine. Le coût, évalué à 15 M€, constitue un investissement majeur et invite donc à une décision rapide. **Une réduction des nuisances sonores sur l'axe principal pourrait être atteinte par l'extension du taxiway sud**, permettant aux avions de remonter davantage la piste et de survoler ainsi les communes riveraines du nord à une altitude supérieure. **Cet investissement lui-même coûteux n'est cependant pleinement justifié que si la fermeture de la piste sécante est effectivement décidée.** »*

En conclusion, le maintien de la piste secondaire sécante n'est pas justifié économiquement. Son maintien présente le risque d'accroître la population, de 35 000 à 45 000 habitants, qui subira les nuisances avec des conséquences sur la qualité de vie, la santé, et des préjudices financiers. Or toutes les prévisions précédentes de l'Etat indiquaient que cette population importante devait être préservée de ces nuisances. Notre Fédération demande le respect des stratégies précédentes avec la fermeture de la piste secondaire, et l'utilisation des économies réalisées pour réaliser les travaux permettant de réduire les nuisances de la piste principale.

Elle continuera par ailleurs, dans le cadre de l'étude EIAE à demander une restriction réelle des vols de nuit par un couvre-feu de 22h à 6h et par la suite elle portera une demande de plafonnement du trafic aérien, considérant que le développement du trafic basé essentiellement sur les compagnies low-cost ne correspond ni à un réel besoin (pas d'enjeu d'aménagement du territoire), ni à une attente sociétale (enjeu environnemental), ni une stratégie économie durable.

Je vous remercie

.....