



Halte à la désinformation sur la piste sécante

Devant la désinformation, les contrevérités, voire les mensonges que nous pouvons lire et entendre de par les partisans de la suppression de la piste sécante, il est de notre devoir de remettre la vérité au cœur du sujet.

Il y a 3 fois plus de riverains impactés par la piste sécante que par la piste principale (collectif quartiers de Pessac)

FAUX. Selon le SCG (*) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, 88.000 personnes sont impactées par la piste principale à un maximum de 100 survols par jour dépassant 62 dB(A), alors que 49.300 personnes sont impactées par la piste sécante avec un maximum de 15 survols par jour dépassant 62 dB(A).

(*) SCG : Schéma de Composition Générale de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, présenté le 29 septembre 2021

La fermeture de la piste secondaire supprimerait la gêne pour 56.000 habitants et ne l'augmenterait que pour 2.200 personnes (Franck Raynal, maire de Pessac)

DESINFORMATION. Ces chiffres sont basés sur l'étude comparative des 2 scénarios (maintien ou de fermeture) autour de la piste sécante dans le SCG de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. En cas de fermeture, les 49.000 (et non 56.000) habitants sous la piste sécante ne subiraient plus aucune nuisance aérienne. A l'inverse, 2.200 personnes viendraient s'ajouter aux 88.000 déjà impactées sous la piste principale, pour atteindre 90.200 personnes et 100% du trafic.

Les riverains de la piste principale ont bénéficié d'aides et pas ceux de la piste secondaire (collectif quartiers de Pessac) Quand la piste est ouverte, nous subissons 100% des nuisances alors que les communes survolées par la piste principale ont des aides pour insonoriser leur logement (Jérôme Pescina, maire de Martignas)

DESINFORMATION. La règle est la même pour tous les riverains des aéroports en France. Les riverains situés en dessous des seuils d'exposition au bruit moyen ne sont pas éligibles aux aides, qu'ils soient situés sous l'une ou l'autre des pistes. A ce jour, en presque 20 ans, seuls 827 logements situés sous la piste principale (dont des logements collectifs) ont été subventionnés, pour une enveloppe globale de 7.4 millions d'euros (*).

*Source Service Environnement Aéroport de Bordeaux

Le maintien de la piste sécante coûterait des dizaines de millions d'euros (Sébastien Saint-Pasteur, conseiller départemental du canton de Pessac-2)

FAUX. Rapport de l'IGEDD(*), page 20 : « ... il nous faut donc additionner réfection de la piste principale et réfection de la secondaire, ou transformation de celle-ci. Ce qui donne 30,4 M€ (16+14,4) dans le cas de la fermeture de la piste 11/29 ; et 24,5 M€ (11+13,5) dans le cas de son maintien, de 2029 à 2037, date de la fin de la concession. On observe donc un écart de près de 6 M€ en faveur du scénario de maintien de la piste secondaire. ... ».

Et en conclusion, page 21 : « Concernant les travaux lourds de réfection, mise en conformité ou transformation des pistes, réhabilitation ou création de nouveaux taxiways, les résultats des prévisions de coûts sont contre-intuitifs : le scénario de maintien de la 11/29 est le moins cher, ou il n'est que marginalement plus cher en hypothèse haute avec la création de Papa 7 ».

(*) IGEED : Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable, dont la mission a été commandée par le Ministre.

Les avions passent plus bas quand ils utilisent la piste sécante (collectif quartiers de Pessac réseaux sociaux)

FAUX. Les procédures d'approche et de décollages sont strictement encadrées par la DGAC et disposent d'un système ILS. A distance égale de la piste, les avions sont à la même altimétrie (*) quand ils utilisent la piste principale ou la piste secondaire. Le survol de Pessac centre ou Eysines centre se fait donc strictement à la même altitude.

(*) Source aéroport, service des informations/nuisances/réclamations

Tout le monde n'a pas été consulté par l'IGEDD (Jérôme Pescina, maire de Martignas)

FAUX. L'IGEDD a mené des entretiens auprès de 39 organismes représentés par 85 personnes. Ont été consultés : les représentants de l'Etat, les acteurs de l'aéroport, les industriels, les collectivités territoriales (dont Pessac, Talence et Martignas), les associations. La liste des entretiens figure dans le rapport de l'IGEDD dans les pages 65 à 69.

La piste sécante ne sert à rien

FAUX. Rapport de l'IGEDD, page 13 : « L'existence d'une piste secondaire est un vrai plus en termes d'exploitation, en facilitant les travaux sur la piste principale mais également en permettant en cas de vents de travers forts des atterrissages plus sécuritaires. », et page 14 : « Notons que durant le mois de juillet 2022, afin de lutter contre les feux de forêt en Gironde,

les deux pistes ont été ouvertes simultanément de manière tout à fait exceptionnelle. Cela a permis à des avions d'État, les avions de lutte anti-incendie de la sécurité civile, de gagner du temps en utilisant la 11/29 alors que le reste du trafic utilisait la 05/23. »

Si la piste sécante était empruntée de manière marginale comme il y a 10 ans, personne ne remettrait en cause son utilisation (Franck Raynal, maire de Pessac)

La piste sécante est de plus en plus utilisée (collectif quartiers de Pessac)

La fréquentation de la piste sécante a été multipliée par cinq ces dernières années (Emmanuel Sallaberry, maire de Talence)

S'il y a maintien et donc une rénovation, le trafic va s'amplifier encore pour nous (Joël Gillon, Fédération de Pessac)

FAUX. Le % d'utilisation annuel de la piste sécante est stable. Il fluctue essentiellement en fonction des travaux sur les pistes et des conditions météorologiques. Il n'y a pas de stratégie de l'aéroport ou du contrôle aérien à augmenter l'utilisation de la piste sécante comparativement à la piste principale

Rapport IGEEED page 14 : « *Il est donc exact d'estimer la répartition du nombre de mouvements annuels par piste à 85% pour la principale, et 15% pour la 11/29.* ». Le Ministre des Transports, Philippe Tabarot, a également confirmé, le 3 mars 2025, « la piste (sécante) n'accueille que 15% du trafic et cette situation n'a pas vocation à évoluer ».

Supprimer la piste secondaire permettrait de rallonger la piste principale. Les avions voleraient nettement plus haut, ce qui génère moins de nuisances pour les habitants concernés par les vols de la piste principale (Jean-Claude Juzan, Fédération des quartiers de Pessac)

FAUX. La faisabilité de cette extension de piste n'est pas conditionnée par le maintien ou la fermeture de la piste sécante. Aucun résultat d'étude étayée n'existe à ce jour sur ce sujet, et à ce stade, selon les connaissances, l'impact sur les nuisances sonores semble faible^(*).

^(*) Rapport IGEEED page 49.

On voit bien au travers de ces exemples (et il y en a d'autres) qu'il y a une multiplication de contre-vérités et d'arguments fallacieux avancés par les partisans de la fermeture de la piste sécante.

Tous les citoyens concernés ont droit à la vérité.

Contrairement aux affirmations infondées relayées par certains, cette infrastructure joue un rôle essentiel et son maintien est impératif.

Nous demandons aux partisans de la fermeture de cette piste de cesser d'induire en erreur l'opinion publique et les décideurs avec des arguments biaisés. Un débat honnête et factuel est indispensable pour garantir un avenir cohérent à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, dans l'intérêt de tous.

Contact presse : Xavier PETIT , Président AEHDCNA – 06 04 08 74 31 – aehdcna33@gmail.com