Envoyé en préfecture le 05/05/2026
Reçu en préfecture le 05/05/2026
Publié le 05-05-26
ID : 033-213303183-20260428-DEL2026_063-DE

Département de la Gironde
Arrondissement de Bordeaux

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS
du CONSEIL MUNICIPAL de la VILLE de PESSAC

Séance du mardi 28 avril 2026

L'an deux mille vingt six, le vingt huit avril à 18 h00, le Conseil Municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses réunions, sous la présidence de Monsieur le Maire.

Présents :
Franck RAYNAL - Pascale PAVONE - Naji YAHMDI - Sylvie VIEU - Emmanuel MAGÈS - Edith DUMARTIN - Jérémie LANDREAU - Margot DÉCORY - Ludovic BIDEAU - Delphine SABATEY - Isabelle RIGAUD - Marc GATTI - Valérie BERNEDE - Jean-Philippe LAVILLE - Cem ORUC - Nolwenn LECAME - Stéphane MARI - Fatiha BOZDAG - Benoît RAUTUREAU - Zeineb LOUNICI - Véronique CARLOTTI - Philippe LAGOUARDE - Marion ALBANY - Lucas LACARRIERE - Romuald LABAT - Marina CARLOTTI - Bruno MARCHESSOU - Christian CHAREYRE - Gladys THIEBAULT - Didier BOULOT - Hadiza GARBA - Nathalie LOZACH - Dominique MOUSSOURS-EYROLLES - Sébastien SAINT-PASTEUR - Laure CURVALE - Najat AZMY - Alain PARIENTE - Sylvie BRIDIER - Jean-François GRÈZES - Maud MATHIEU-CHAIGNEAU - Michaël RISTIC - Florence BOUGAULT - Bérangère COUILLARD - Benoît GRANGE

Absents ayant donné procuration :
Fabien LEROY procuration à Pascale PAVONE
Fatima BIZINE procuration à Cem ORUC
Philippe ROBAK procuration à Nolwenn LECAME
Céline NIKITINE procuration à Naji YAHMDI

Absents :
Philippe MONTERAT

Secrétaire de séance : Nolwenn LECAME

n°d'ordre : DEL2026_063

Objet : Motion sur le projet d'arrêté - vols de nuit

Monsieur Philippe LAGOUARDE, Conseiller municipal délégué, présente le rapport suivant :

Considérant que, le 30 janvier 2025, le préfet de la Gironde avait déclaré en interview radiodiffusé que la piste secondaire de l'aéroport de Bordeaux Mérignac n'était pas utilisée la nuit, dans le cadre des annonces relatives à son maintien en activité ;

Considérant que cette affirmation est démentie par la récurrence de mouvements nocturnes sur la piste secondaire, générant des nuisances sonores répétées ;

Considérant que l'Étude d'Impact de Circulation Aérienne réalisée en 2016 dans le cadre de la mise en œuvre des procédures RNAV 29 a relevé l'exposition de plus de 68 000 personnes suivant l'indicateur LAmax 65 dB(A) lors du passage d'un aéronef de type A320,

Envoyé en préfecture le 05/05/2026
Reçu en préfecture le 05/05/2026
Publié le
ID : 033-213303183-20260428-DEL2026_063-DE

notamment sur les territoires des communes de Bègles, Talence, Pessac, ainsi que dans le quartier de Mérignac Beutre ;

Considérant que, depuis 2016, la population cumulée des communes de Bègles, Talence et Pessac a augmenté de plus de 10 000 habitants, entraînant mécaniquement une hausse du nombre de personnes potentiellement exposées aux nuisances sonores aériennes ;

Considérant que les 68 000 personnes déjà identifiées comme exposées à un niveau de bruit LAmax de 65 dB(A) représentent à elles seules environ 8 % de la population totale de Bordeaux Métropole, ce qui confère à cette problématique une dimension métropolitaine majeure ;

Considérant que d'autres usages de la piste secondaire, notamment les décollages en piste 29, les atterrissages et décollages en piste 11, exposent un nombre supplémentaire d'habitants à des niveaux de bruit LAmax de 65 dB, en particulier sur les communes de Pessac et de Martignas sur Jalle, sans que des études d'impact spécifiques et chiffrées ne permettent à ce jour d'en évaluer précisément les effets cumulés ;

Considérant que l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), préalable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac (Gironde), présente des insuffisances significatives dès lors qu'elle ne prend pas pleinement en compte le contexte réel d'exploitation d'un grand aéroport doté de deux pistes sécantes, dont la piste secondaire représentant jusqu'à 15 % des mouvements et générant des nuisances particulièrement importantes pour les territoires survolés ;

Considérant en particulier que la méthodologie de modélisation retenue pour l'EIAE, fondée sur une moyenne annuelle des mouvements, a conduit à effacer toute évaluation des impacts sonores des vols de nuit sur la piste secondaire et de ce fait à nier toute nuisance sur une population de plus de 68 000 personnes situées dans l'axe de la piste secondaire, alors même que ces populations subissent effectivement des nuisances sonores avérées ;

Considérant le caractère insuffisant et incomplet de l'information fournie sur l'amélioration réelle, demeurant marginale, des performances acoustiques des aéronefs dits de nouvelle génération lors des phases d'atterrissage, auxquelles est exposée une population de plus de 68 000 personnes ;

Considérant que ces experts ne pouvaient ignorer que, lors des phases d'atterrissage, le bruit aérodynamique constitue désormais une composante majeure des nuisances sonores, comparable voire supérieure à celle des moteurs, et qu'en conséquence le seul recours à des aéronefs de nouvelle génération ne saurait répondre de manière satisfaisante aux nuisances subies par cette population de plus de 68 000 personnes ;

Considérant que l'année de référence 2019 a été qualifiée de « quasi acceptable » dans le rapport de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), alors même qu'elle avait été qualifiée « d'insoutenable » à l'issue du premier atelier associant les élus et les associations de riverains, lesquels avaient conjointement exprimé leur souhait de retenir l'année 2015 comme référence ;

Considérant que le choix de l'année 2019, correspondant à un niveau de trafic particulièrement élevé, introduit un déséquilibre manifeste au bénéfice du secteur aéronautique dans l'évaluation des impacts, et ne saurait dès lors être regardé comme représentatif d'une situation équilibrée ;

Considérant qu'une année de référence située dans l'intervalle 2016 2018 aurait constitué un compromis plus objectif et plus conforme à l'esprit d'une approche équilibrée, en permettant une appréciation plus juste des nuisances réellement subies par les populations riveraines ;

Envoyé en préfecture le 05/05/2026
Reçu en préfecture le 05/05/2026
Publié le
ID : 033-213303183-20260428-DEL2026_063-DE

Considérant l'incohérence manifeste entre, d'une part, la prévision de trafic de 86 000 mouvements retenue dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) à l'horizon 2029, dont le rapport a été validée par Monsieur le préfet de la Gironde en septembre 2025, et, d'autre part, la prévision de trafic de 86 286 mouvements établie pour les Cartes Stratégiques de Bruit à long terme (CSB LT) à l'horizon 2037, présentées lors de la Commission consultative de l'environnement du 3 décembre 2025 et entérinées par un arrêté préfectoral publié le 15 janvier 2026 ;

Considérant que cette divergence substantielle entre deux documents de planification officiels, portant sur des horizons temporels distincts mais affichant des niveaux de trafic quasi équivalents, soulève de sérieuses interrogations quant à la fiabilité des hypothèses retenues ;

Considérant qu'en conséquence, aucune décision engageant durablement la qualité de vie, le droit au repos et la santé des populations exposées aux nuisances sonores, notamment celles liées aux vols de nuit dans l'environnement de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, ne saurait être prise sans la réalisation préalable d'un audit indépendant de ces prévisions de trafic, conduit par des autorités environnementales compétentes et indépendantes ;

Considérant que, dans cette situation, soit la prévision de trafic retenue pour l'EIAE est erronée, soit celle utilisée pour les CSB LT l'est, soit les deux présentent des insuffisances majeures, rendant indispensable un réexamen approfondi avant toute décision réglementaire définitive ;

Considérant qu'il est important de rappeler la conclusion des inspecteurs de l'IGEDD dans leur rapport du 31/07/2024 sur le devenir de la piste 11/29 qui montre des ambitions de niveaux de passagers incompatibles avec les CSB Long terme présentée à la CCE de décembre 2025 : «(…) les deux scénarios envisagés entendent répondre à des hypothèses d'évolution du trafic vers des niveaux (12, 14, 16 et 18 millions de passagers) qui, outre le fait de sembler peu acceptables par les populations riveraines, semblent difficilement compatibles avec la trajectoire bas carbone de la France. »

Considérant que l'hypothèse de renouvellement de flotte à hauteur de 41 %, d'ici 2029, retenue dans le cadre de l'EIAE de l'aéroport de Bordeaux Mérignac apparaît nettement supérieure à celle adoptée pour l'EIAE de l'aéroport de Toulouse Blagnac, établie à 24 %, soulevant ainsi des interrogations quant au caractère réaliste des hypothèses retenues ;

Considérant par ailleurs qu'un rapport du 12/11/2024 de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) souligne qu'il n'existe pas, à ce jour, d'aéronefs de nouvelle génération adaptés aux vols de fret court et moyen courriers, ce qui est une contradiction manifeste avec l'hypothèse ;

Considérant que l'aéroport de Bordeaux Mérignac est appelé à devenir, à l'échelle de l'Ouest de la France, le dernier aéroport placé sous le contrôle de l'ACNUSA à ne disposer ni d'un couvre feu nocturne, ni d'une période de restriction applicable aux vols de nuit non programmés, alors même que de telles mesures existent déjà à Nantes et sont en cours de mise en œuvre à Toulouse ;

Considérant que cette situation crée un risque non évalué à ce jour de report du trafic nocturne depuis d'autres plateformes vers l'aéroport de Bordeaux Mérignac, et, par voie de conséquence, un risque d'augmentation du nombre de vols de nuit, avec des impacts potentiels accrus sur la santé et la qualité de vie des populations riveraines ;

Le Conseil municipal de Pessac, après en avoir délibéré,

Envoyé en préfecture le 05/05/2026
Reçu en préfecture le 05/05/2026
Publié le
ID : 033-213303183-20260428-DEL2026_063-DE

- Émet un avis défavorable au projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bordeaux Mérignac (Gironde), tel qu'il est actuellement soumis à la consultation du public ;

- Demande au Préfet de la Gironde la réalisation d'un complément d'étude de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), portant notamment :

- sur la révision et la clarification des hypothèses, objectifs, année de référence et indicateurs retenus ;
- sur l'intégration d'un objectif et d'indicateurs spécifiques permettant d'évaluer de manière effective l'impact des vols de nuit sur la population particulièrement nombreuse exposée dans l'axe de la piste secondaire ;
- sur l'association à ces travaux d'autorités environnementales et sanitaires indépendantes, afin de garantir l'objectivité et la robustesse des évaluations réalisées ;

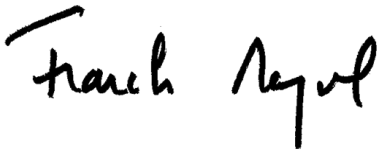
- Transmet la présente motion à Monsieur le préfet de la Gironde, au Président de l'ACNUSA, afin de la présenter lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) du 24 juin 2026 , et demande à Monsieur le Maire de Pessac de la publier dans le cadre de la consultation publique en cours jusqu'au 30 juin et d'utiliser tous les moyens pour la porter à la connaissance du public ;

- Réaffirme sa volonté d'un progrès réel et effectif dans la lutte contre les nuisances sonores nocturnes, en réclamant la mise en place d'un couvre feu des vols de 23 heures à 6 heures, assorti d'une souplesse encadrée pour les vols retardés entre 22 heures et 23 heures ;

- Invite l'ensemble des habitantes et habitants de Pessac concernés par les vols de nuit à faire entendre leur voix dans le cadre de la consultation publique, et rappelle que la lutte contre les pollutions, notamment sonores, est un enjeu collectif, auquel chacun peut contribuer, notamment en évitant, lorsque cela est possible, le recours à des vols programmés entre 22 heures et 6 heures.

Le présent rapport est adopté à l'unanimité.

Fait et délibéré les jour, mois et an ci-dessus.

Le/La secrétaire de séance,	Le Maire,
Signé Nolwenn LECAME	 Franck RAYNAL