



**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 79 64 00 34

FscqP : 2025 - 0306

Pessac, le 13 juin 2025

Communiqué de presse sur les nuisances sonores aériennes : Les résultats sont sans appel : il n'y a aucune différence et aucune amélioration sonore « perceptible » entre les avions d'ancienne et de nouvelle génération à l'atterrissage.

Suite à l'analyse des mesures de la station de bruit de Pessac pour l'ensemble de l'année 2024 que l'aéroport de Bordeaux-Mérignac nous a transmis, ainsi que le fichier Excel d'analyse comparant les moyennes des indicateurs LAmax et LAeq, nous avons pu établir les comparaisons entre avions d'ancienne et de nouvelle génération. Les données, nombreuses, représentent des milliers d'enregistrements, elles sont donc répétées et largement représentatives.

Les résultats sont sans appel : il n'y a aucune différence et aucune amélioration sonore « perceptible » entre les avions d'ancienne et de nouvelle génération.

En effet, les performances acoustiques des aéronefs de nouvelle génération mesurées par la station de bruit de Pessac installée par l'aéroport ne montrent pas une réduction des nuisances sonores majeure contrairement à ce que nous annonçaient les experts du secteur aéronautique durant l'EIAE.

Pour les vols de nuit, les mesures de la station de bruit de Pessac ont enregistré en moyenne un écart :

- De 0,92 décibel pour l'indicateur LAmax et de 0,18 dB pour l'indicateur LAeq, entre les atterrissages réalisés la nuit de 22h à 6h en comparaison de l'ensemble des vols réalisés en 2024 en journée par les **avions de nouvelle génération A19N ; A20N et A21N.**

La base de données publiée par l'EASEA¹, indique que les marges acoustiques des A19N ; A20N et A21N sont de 22,7 à 32,7 EPNDB donc très supérieures au seuil de 17 EPNDB envisagé dans le scénario de restriction soumis à l'issue de l'EIAE sur les restrictions des vols de nuit de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ils seraient donc admis pour voler en cœur de nuit.

Une différence de l'ordre d'1 décibel représente certes une différence d'énergie sonore, mais pour qu'une différence de niveau sonore soit perceptible, il faut au moins un écart de 3 décibels, et encore d'après la référence² publiée par BruitParif : « il faut tendre l'oreille ». Pour les atterrissages, le bénéfice des avions de nouvelle génération mesuré par la station de bruit de Pessac en 2024 est **nettement en deçà de ce seuil de 3 décibels.**

Subir, durant la nuit, des nuisances sonores de LAmax à 76,54 décibels dans l'hypothèse de l'application du scénario retenu avec une restriction à 17 EPNDB au lieu de subir des nuisances sonores de LAmax à 77,46 décibels actuellement **n'améliorera pas du tout la qualité de vie et de sommeil des riverains.**

Cette proposition du préfet de limiter les vols de nuit à des avions qui respecteraient le seuil des 17 EPNDB n'améliore pas les conditions de sommeil des riverains. Nous avons la certitude que ces

1 <https://www.easa.europa.eu/en/domains/environment/easa-certification-noise-levels>

2 <https://www.bruitparif.fr/perception/>

avions ne seraient pas disponibles avant des années et qu'aucune amélioration ne surviendrait à court terme, mais la réalité est encore bien plus surnoise : leur changement n'aura en réalité **absolument aucun impact sur la vie des riverains**.

Nous considérons donc, à ce stade, que la proposition du préfet de ne pas recourir à un couvre-feu et de simplement restreindre à l'usage de certains avions ne répond pas à la directive européenne UE 598/2014 et ne respecte pas la réduction des nuisances sonores.

Pour les survols en journée situés sur la trajectoire des atterrissages de la piste secondaire 11/29, l'amélioration a été également mesurée nettement en deçà du seuil de 3 décibels avec des écarts de :

- 1,19 décibel LAMAX et 1 décibel LAeq entre l'ensemble des événements sonores des atterrissages réalisés par des A320 en comparaison des A19N ; A20N et A21N. Les A320 représentent la flotte majoritaire desservant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.
- 1,7 décibel LAMAX et 1,41 décibel LAeq entre l'ensemble des événements sonores des atterrissages réalisés par des B738 en comparaison des A19N ; A20N et A21N.

L'écart reste **nettement en-dessous de 3 décibels**. Et même si 1 décibel représente une baisse d'énergie sonore, avec un indicateur LAMax de 76,54 décibels en moyenne pour les avions de nouvelle génération ce niveau reste très supérieur au seuil de 65 décibels où la gêne des riverains est reconnue.

Avec les projets de développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ayant pour ambition de doubler son trafic avec 12 millions de passager puis 16 voire 18 millions de passagers, le nombre de mouvements tendra vers le niveau maximum long terme du PPEB de 122 000 mouvements. Le nombre d'atterrissages survolant à basse altitude les zones très densément peuplées de Pessac augmentera jusqu'à doubler avec la fréquence d'usage actuelle de la piste secondaire 11/29. La réduction sonore des avions de nouvelle génération ne compensera absolument pas l'augmentation inévitable du nombre d'atterrissages.

Nous tenons l'ensemble des données et des analyses à votre disposition.

Les avions de nouvelle génération représentent certes un progrès mais les mesures de la station de bruit de Pessac, pour les atterrissages, indique que l'on est encore très loin d'une révolution sonore.

Nous demandons donc, à l'éclairage de ces constatations **au préfet de revenir sur sa proposition de scénario de restriction pour les vols de nuit qui n'aura aucun impact sur le sommeil des riverains et de revoir sa décision pour prendre celle d'une restriction avec un couvre-feu strict**.

Nous demandons aux élus de la métropole de Bordeaux de prendre leurs responsabilités et de voter une délibération pour un couvre-feu strict entre 22 heures et 6 heures du matin pour respecter le sommeil des milliers de riverains concernés sur leur métropole.

La Présidente

Florence Bougault

Annexe : Moyenne des indicateurs LAmx et Laeq :

Ces moyennes ont été calculées à partir du fichier Excel des mesures de la station de Bruit de Pessac pour l'année 2024.

Aéronefs de nouvelle génération

Famille AIRBUS Néo : A19N ; A20N ; A21N	
Nombre d'atterrissages mesurés	101
Moyenne LAMAX(dB)	76,5477496
Moyenne Laeq(dB)	67,5485105

Vols uniquement de nuit

Moyenne 150 vols de nuit sans vol Néo	
Nombre d'atterrissages mesurés	150
Moyenne LAMAX(dB)	77,4651835
Moyenne Laeq(dB)	67,7296627

Avions de la génération actuelle sur toute la journée

A320	
Nombre d'atterrissages mesurés	1284
Moyenne LAMAX(dB)	77,7422976
Moyenne Laeq(dB)	68,5505745

A319	
Nombre d'atterrissages mesurés	193
Moyenne LAMAX(dB)	77,4734508
Moyenne Laeq(dB)	68,4801069

B738	
Nombre d'atterrissages mesurés	556
Moyenne LAMAX(dB)	78,243919
Moyenne Laeq(dB)	68,9597906