



**Fédération des Syndicats de Défense des Intérêts
des Quartiers et des Comités de Bienfaisance et
Fêtes de Pessac**

46, rue Albert Laurensen 33600 Pessac

Groupement déclaré sous le n° W332000666

ANALYSE DU RAPPORT FINAL

de l'« Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée » sur l'aéroport de Bordeaux Mérignac obtenu en décembre 2025.

Globalement, le rapport apporte de nombreuses précisions et fournit enfin des informations sur les données utilisées. Jusqu'à présent, la seule présentation synthétique dont nous disposions fournissait des conclusions sans indications sur les données sur lesquelles cela s'appuyait. Le rapport apporte quelques éclairages mais laisse encore des zones d'ombre.

Les informations fournies ne font malheureusement que confirmer les craintes que nous avons exprimées dans notre courrier au préfet du 19 février 2025 :

- Un manque d'indépendance de l'autorité en charge du pilotage de l'étude,
- Un manque de transparence dans l'association des partenaires représentant les associations de riverains avec, de notre point de vue, un manque d'information éclairée,
- Des doutes sur la pertinence du choix des périodes de références,
- Un manque de fiabilité des hypothèses retenues en matière d'évolution du trafic,
- Un manque de représentativité des indicateurs et une fixation d'objectifs insuffisants pour refléter la réalité des nuisances ressenties par les riverains,
- Des doutes sur la rigueur de la méthode utilisée pour déterminer les effets de chaque scénario sur le nombre des vols supprimés et reportés,
- Une absence de garanties sur l'impact du scénario préconisé,
- Une proposition en trompe-l'œil de diminuer les nuisances perçues avec « des avions silencieux ».
- Un arbitrage économique partial

1- Sur la conduite de l'étude :

Le rapport précise que l'autorité compétente pour le pilotage de l'étude est le préfet de Gironde qui s'appuie sur les services locaux de l'aviation civile par référence à un décret et au code de l'environnement. Il existe effectivement des textes qui désignent les préfets comme autorité compétente pour conduire une EIAE mais il faut rappeler que le règlement européen dit que l'étude doit être conduite par une autorité indépendante or, dans le cas de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, cette indépendance n'est pas garantie. En effet, contrairement à la plupart des grands aéroports régionaux français, le processus de privatisation et le désengagement de l'Etat n'ont pas été enclenchés à Bordeaux . Le rapport de la cour des comptes précise d'ailleurs que : *L'État cumule plusieurs rôles : propriétaire des infrastructures, autorité concédante et actionnaire majoritaire de la société d'exploitation. Cette position lui permet de peser fortement sur la gouvernance stratégique de l'aéroport et sur les grandes orientations d'investissement et de développement.*

De la même façon, le budget des services de la DGAC, conseiller technique du préfet pour cette étude, s'appuie sur un Budget Annexe (BACEA, Budget Annexe Contrôle et Exploitation Aériens), financé par les taxes et redevances de l'aviation civile, elle-mêmes directement liées au trafic aérien. La suite de l'analyse montre que cette implication de l'Etat (pilote et service technique) dans la gouvernance de l'aéroport peut avoir pesé sur les décisions prises à différentes étapes clés de la démarche.

Le règlement européen préconise également la transparence de la démarche et l'association des riverains. Or, nous avons pu constater que si les membres du comité de suivi ont été consultés lors des étapes d'évaluation des nuisances et de fixation des objectifs, cela n'a plus été le cas ensuite :

- l'année de référence demandée par les collectivités et les associations à 2015 a été fixée par le préfet à 2019, année où le niveau de nuisances atteint était pourtant déjà considéré comme inacceptable,
- les objectifs ont d'abord été exprimés en réduction du nombre d'émergences de bruit (nombre de vols) et de l'effet des nuisances sur la population ; cela a été traduit dans l'étude par des indicateurs qui traduisent tout à fait autre chose : l'évolution du périmètre des zones les plus exposées. Ces indicateurs ne ciblent qu'une faible proportion de la population et ne s'intéresse pas à l'immense majorité de la population soumise aux nuisances et réveillée régulièrement par un bruit supérieur à 65 db.
- le préfet a décidé seul de l'introduction des scénarios B et Bbis. Lors de la réunion d'étape de juillet 2024, il avait été demandé au bureau d'études de tester des options intermédiaires entre les scénarios 2 et 3; or, le scénario B finalement retenu n'était pas intermédiaire mais moins restrictif que le 2 (donc intermédiaire entre le scénario 1 éliminé et le scénario 2). L'introduction de ce scénario visait clairement à répondre au souhait des acteurs économiques d'éviter le recours à toute forme de couvre-feu nocturne. L'implication de l'autorité compétente dans les choix économiques de l'aéroport n'est sans doute pas étrangère à cette décision.

Par ailleurs, aucune explication du mode de calcul ni présentation des résultats n'a été faite à propos des effets des scénarios sur la suppression et le report des vols (hypothèses retenues pour la modélisation). Seul le résultat final a été présenté de façon très synthétique sous forme d'un diaporama lors d'une séance de clôture au cours de laquelle le préfet a annoncé le choix du scénario B, en janvier 2025.

L'absence d'informations essentielles a conduit la fédération des quartiers de Pessac à demander en février 2025 communication d'un rapport technique détaillé (en précisant le type de données souhaitées). Face au refus du préfet, la CADA a été sollicitée et a formulé le 19 mai 2025 un avis favorable à notre demande ; l'absence de réponse de la préfecture nous a obligé à déposer un recours

auprès du Tribunal administratif de Bordeaux en septembre 2025. Ce n'est finalement qu'en décembre 2025 qu'un rapport plus détaillé nous a été communiqué en précisant que ce rapport n'avait été validé qu'en septembre 2025. Il est évident que toutes les informations contenues dans ce document étaient disponibles dès la fin de l'étude (janvier 2025) et avaient fait l'objet d'une validation avant présentation des résultats. Un délai proche d'un an pour recevoir l'étude complète ne reflète pas une démarche volontaire de transparence ; pire, elle soulève des doutes : des choix ont-ils été faits sur le contenu "communicable" avant qu'il ne soit validé 9 mois plus tard. Tous ces éléments prouvent que la transparence requise par le règlement européen n'a pas été respectée.

2 - Sur les références et les hypothèses en matière de trafic :

L'étude vise à contrôler l'évolution des nuisances entre une situation de référence et une situation prévisible à moyen terme en l'absence de mesures restrictives. Conformément aux recommandations (règlement européen) la prévision est faite à une échéance de 5 ans soit 2029, l'étude étant engagée en 2024. Pourtant, l'année de référence pour le trafic global et pour l'état initial des courbes des indicateurs de bruit a été fixée à 2019. Il s'agit de l'année caractéristique du maximum de trafic atteint mais aussi celle où les nuisances avaient atteint un seuil considéré comme intolérable par l'ensemble des partenaires locaux (associations et collectivités). Ces derniers demandaient que la référence d'état initial soit prise à 2015 (début de l'augmentation significative des plaintes). Considérant que le niveau de 2015 n'avait pas encore été retrouvé depuis le COVID, utiliser cette année comme point de départ aurait été logique et aurait répondu aux souhaits des associations et élus.

Le trafic à échéance 2029 a été estimé à celui de 2019 +2% et le trafic de nuit a été pris par hypothèse à 10% du trafic total. Dans un contexte national de reprise du développement du trafic aérien après la période COVID et d'un accroissement du trafic de nuit plus rapide que le trafic général, il est malheureusement possible que cette prévision soit largement dépassée. Il a déjà été constaté une progression de **31,4 % du trafic de nuit en 4 ans entre 2019 et 2023** (année où le taux de 10% a été atteint). On voit bien que la fiabilité de ces estimations est fragile or aucun test n'a été réalisé pour mesurer la sensibilité des résultats aux écarts de valeurs sur les hypothèses prises.

En d'autres termes, il est tout à fait possible qu'une modification de la période de référence ou des hypothèses d'évolution des trafics conduise à un classement des scénarios tout à fait différent. La Fédération des quartiers note en outre qu'une estimation du trafic à long terme (2037) a été présentée en Commission Consultative de l'Environnement dans l'optique de révision des cartes stratégiques de bruit (CBS) avec une valeur proche de celle utilisée dans l'EIAE pour 2029. Cela pose de sérieuses questions sur la fiabilité de ces estimations successives dont les résultats semblent "adaptables" à l'usage auquel ils sont destinés.

3 - Une proposition en trompe-l'œil d'avions silencieux :

La problématique est renforcée pour le scénario B par le fait que ce dernier repose sur l'idée d'une réduction des nuisances par utilisation d'avions de nouvelle génération sur la période 0h-6h. Nous avions déjà fait remarquer à l'issue de l'étude que le taux de renouvellement estimé à 41% en 2029 nous paraissait très optimiste, voire irréaliste. Les compagnies aériennes avaient d'ailleurs elles-mêmes émis des doutes et avaient commencé à parler de dérogations à prévoir.

Dans d'autres aéroports, les hypothèses retenues sont très nettement inférieures (24% à Toulouse) et il faut tenir compte également du fait que le rythme de renouvellement de flotte des aéronefs dédiés au fret est bien plus lent que pour les aéronefs destinés au transport de passagers. Or, le trafic de fret représente une part importante du trafic de nuit (l'essentiel même du cœur de nuit). L'analyse du rapport détaillé met en évidence que si le taux de renouvellement est estimé à 40% en moyenne à échéance 2029, il est pris en compte pour une valeur bien supérieure encore (63%) sur la période nocturne (cf tableau p27).

Le rapport ne permet pas de mesurer dans le scénario B l'impact de l'utilisation d'avions moins bruyants par rapport à celui de la suppression ou du report de vols (car les données fournies montrent que les hypothèses prises prennent aussi en compte un nombre important de vols supprimés dans ce scénario, cf tableau p41, a contrario d'autres scénarios qui les reportent sur les autres périodes de la journée).

La fédération des quartiers de Pessac a analysé les mesures de bruit sur les stations existantes lors du passage des vols de 2024 fournies par l'aéroport. Il apparaît que les vols effectués avec des Airbus de nouvelle génération (A19N, A20N et A21N) ne font apparaître en moyenne que des différences situées entre 1 et 3db c'est à dire pratiquement imperceptibles à l'oreille humaine au niveau de bruit mesuré. De plus les mesures de bruit relevées pour les atterrissages montre que les avions de nouvelle génération dépassent plus souvent les seuils de 70 (voire 80) décibels sur la station de Pessac que la moyenne des avions de la flotte actuelle .

Enfin, l'impact de l'évolution des trafics sur le niveau de nuisances a été minimisé au droit de la piste principale en considérant que même à échéance 2029 et en période nocturne une partie du trafic était affecté sur la piste secondaire. Le rapport parle d'une répartition entre les pistes calée sur les hypothèses retenues pour l'établissement des CBS de 2022 (soit environ 12%). Cela réduit d'autant le nombre de vols pris en compte dans la modélisation pour déterminer le périmètre des courbes isophoniques sous la piste principale. Pourtant, lors des réunions d'étape de l'EIAE, il a toujours été affirmé que le trafic nocturne sur la piste secondaire était pratiquement inexistant.

4 - Sur le choix des indicateurs :

Le risque de manque de robustesse des résultats est d'autant plus fort que les indicateurs de nuisances choisis se révèlent finalement assez peu discriminants.

Trois indicateurs ont été retenus. La modélisation détermine, pour l'année de référence, le périmètre de la zone concernée par le dépassement des seuils fixés et mesure l'impact de chaque scénario sur cette zone. La valeur de l'indicateur est la population qui était au-dessus des seuils en situation de référence et qui passe en dessous grâce aux mesures introduites par le scénario. Les résultats montrent que les écarts sont très faibles pour les trois indicateurs retenus entre les scénarios B, B bis et 3.

Il suffit pour s'en convaincre de regarder les cartes des courbes $L_n > 50\text{db}$ et $NA_{70} > 5$ (P52 et 53) sur lesquelles les courbes des scénarios B, Bbis et 3 sont pratiquement superposées dans la zone nord de l'aéroport. Pour l'indicateur $NA_{70} > 5$ en particulier, on constate que l'évolution est forte en partie sud de la trajectoire de la piste principale. Cela s'explique par le fait que les atterrissages venant du sud (piste 05) sont peu nombreux et les décollages vers le sud (piste 23) sont minoritaires en période nocturne. Ainsi, la moyenne annuelle se situe certainement actuellement en dessous du seuil de 5 événements par nuit. L'augmentation estimée du trafic nocturne permet sans doute d'atteindre ce seuil. Dans la zone nord, le seuil de 5 événements est actuellement très largement atteint (certainement même sur la seule période 22h-0h). L'augmentation de trafic augmentera le nombre d'événements mais ne modifiera pas leur intensité ce qui explique le faible impact sur la courbe. Cela révèle également l'inadaptation de cet indicateur à rendre compte de l'évolution des nuisances. La courbe peut être réduite parce que le modèle calcule une intensité de chaque événement réduit de 71db à 69db (différence imperceptible à l'oreille humaine) même si le nombre d'événements augmente considérablement.

Finalement, c'est comme si maintenir des vols pendant toute la nuit avec un niveau de bruit légèrement réduit n'avait pas plus d'impact sur le sommeil des riverains que de supprimer toute nuisance pendant le cœur de nuit. C'est tellement étonnant et contre-intuitif que ça nécessite d'être étayé par des données plus détaillées et des informations plus précises sur les résultats des modélisations au-delà des seuls indicateurs moyens retenus. Pourtant, il est évident qu'un couvre-feu

(Bbis ou 3) aurait un impact immédiat sur le fractionnement du sommeil pour toute la population de la zone de bruit alors que la limitation du niveau sonore des aéronefs ne ferait que diminuer de quelques décibels l'intensité perçue à chaque passage sans en réduire le nombre. Le niveau atteint resterait pour de nombreux riverains largement suffisant pour perturber le sommeil.

Cela démontre le caractère peu discriminant et peu pertinent des indicateurs retenus qui ne s'avèrent pas révélateurs de l'efficacité des différents scénarios. Dans d'autres études, des indicateurs spécifiques au cœur de nuit ont été calculés et des informations sur la population concernée par des événements atteignant différents seuils (65db, 70db, 75db) ont été précisées.

Durant l'atelier de la seconde phase de concertation avec les associations de riverains, les consultants chargés de l'EIAE ont présenté différentes catégories d'indicateurs et objectifs dont un indicateur sur le nombre d'événements subis supérieurs à un seuil (NA62db) avec l'objectif de réduire ce nombre en période nocturne. Cette catégorie d'indicateur a semblé particulièrement pertinente pour représenter et mesurer les nuisances sur les habitants subissant les nuisances des atterrissages de la piste 29 puisque c'était le seul qui ne reposait pas sur une moyenne annuelle mais sur un nombre total d'événements. Il n'a pas été retenu. Malgré l'existence d'un indicateur pouvant permettre un objectif pertinent et adapté à la configuration de l'aéroport de Bordeaux avec 2 pistes sécantes, nous constatons que la méthode retenue a fait disparaître totalement la possibilité de mesurer et de maîtriser les nuisances sonores de nuit pour une population très importante.

En effet une étude d'impact de la circulation aérienne (EICA) présentée en CCE en 2016 avait comptabilisé que la population exposée à un L_{max} 65 dB(A) sous les trajectoires d'un A320 pour les atterrissages de la piste 29 était supérieure à 68 000 personnes. Nous ne disposons pas de résultats d'études similaires sur les autres trajectoires mais il est certain que le cumul des populations concernées par un bruit supérieur à 65db lors du décollage ou de l'atterrissage d'un avion (toutes trajectoires confondues) dépasse les 100000 personnes. Or, les indicateurs choisis ne concernent que la minorité la plus exposée (de l'ordre de 1200 personnes pour Ln50 et 4000 pour NA70/5) et la réduction attendue ne porte que sur un faible pourcentage de cette cible déjà très restreinte. Aucune évaluation de l'impact de chaque scénario sur les dizaines de milliers d'autres riverains exposés n'a été faite pourtant il est évident que les scénarios avec couvre feu auraient un impact positif sur le sommeil de toutes les populations concernées bien au-delà du périmètre du plan d'exposition au bruit (PEB).

Nous estimons que c'était a minima, un manque d'information éclairée, de présenter durant le second atelier cet indicateur avec une cartographie prenant en compte les près de 68 000 personnes subissant plus de 65 dB du fait des atterrissages des vols de nuit, puis de sélectionner une méthode de calcul différente conduisant à ne plus évaluer l'impact des vols de nuit sur la plus grande part des populations concernées.

5 - Sur l'évaluation des effets de chaque scénario et l'objectivité des hypothèses introduites dans le modèle :

Le rapport reçu apporte des précisions et fournit des données qui permettent, même s'il subsiste quelques zones d'ombre, de comprendre la logique de la méthode d'évaluation des impacts de chaque scénario. Nous avons analysé ces données en détail et cela a mis en évidence des problèmes de cohérence.

Il est prévu 9158 mouvements nocturne en 2029 répartis à 68% avant minuit (soit 6227) et 32% après (2931) (cf rapport p25). Le rapport parle de 80% d'arrivées et 20% de départs (cf p54). Ces chiffres sont étayés sur le nombre de vols constatés en 2019 et 2023 et il est fait l'hypothèse d'une stabilité des pourcentages constatés dans les années à venir. Or l'analyse des données fournies par l'aéroport

pour 2024 révèle des valeurs et une répartition entre début et cœur de nuit très différentes. La comparaison avec les chiffres utilisés comme référence dans le rapport EIAE interroge fortement :

	selon EIAE 2023 (p25)			selon données Aéroport mesures de bruit 2024		
	Arrivées	Départ	Total	Arrivées	Départ	Total
22H-24H	3152	1752	4904	891	474	1365
0H-6H	1391	767	2158	936	3361	4297

Contrairement aux hypothèses du rapport, il semble qu'en 2024, la majeure partie du trafic de nuit a eu lieu entre 0h et 6h et était composée principalement de départs. Cela remet fortement en cause la fiabilité des hypothèses retenues pour l'échéance 2029.

En outre, même si on retient les hypothèses du rapport pour 2029, l'évaluation des effets de chaque scénario interroge fortement. La logique voudrait que les reports de trafic et annulation de vols se déduisent directement des contraintes imposées par chaque scénario.

Un tableau récapitulatif (p41) présente les effets estimés de chaque scénario. C'est vraisemblablement la base d'alimentation du modèle avec les données utilisées pour calculer les indicateurs de nuisances et les impacts économiques. Ce tableau évoque évidemment des interdictions nocturnes issues des restrictions comme évoqué ci-dessus mais il y mêle d'autres données telles que le nombre de mouvements reportés entre 22h et 0h, le nombre reporté en journée, le nombre de mouvements nocturnes subsistant mais aussi le nombre de mouvements supprimés en journée.

Ces valeurs ne résultent pas d'un calcul direct des effets des restrictions (l'interdiction de certains vols de nuit n'impose pas directement leur suppression de jour par exemple). Le rapport précise que les simulations résultent d'évaluation faite par le bureau d'études après avoir interrogé les acteurs économiques sur l'impact potentiel des scénarios (aéroport, DGAC, compagnies aériennes). **Au final, les hypothèses introduites dans le modèle sont donc pour une part non négligeable dépendantes des indications fournies par les acteurs économiques** sur les effets potentiels de chaque scénario, sans que ces dires soient contraignants pour ces mêmes acteurs. L'objectivité de ces hypothèses est donc directement liée à la sincérité des déclarations d'acteurs favorables aux restrictions les plus faibles.

De fait, certaines valeurs interpellent :

- Le scénario Bbis interdit les départs EPNdB<15 et arrivées EPNdB<13 entre 22h et 0h soit 474 mouvements ; il interdit tous les avions après minuit soit 2931 mouvements mais dont 2708 sont reportables avant minuit (et plus encore en journée). On part donc de 3405 mouvements concernés par les restrictions, le tableau indique 1458 supprimés, 1185 déplacés avant minuit et 274 en journée ; ça ne fait pas le compte, il manque 488 mouvements soit 14 % du total !
- Le scénario B interdit les départs EPNdB<15 et arrivées EPNdB<13 entre 22h et 0h soit 474 mouvements ; il interdit les avions EPNdB<17 après minuit soit 1084 mouvements (mais dont 862 sont compris entre 15 et 17 EPNdB donc reportables avant minuit et plus encore en journée). On part donc de 1558 mouvements nocturnes concernés par les restrictions, le tableau indique 1115 supprimés, 449 déplacés avant minuit et 120 en journée soit 1684 mouvements représentant 108 % du total initial ! ça fait plus que le compte. Pourquoi

seulement 449 déplacés alors que plus de 1000 sont considérés comme déplaçables dans le scénario Bbis si ce n'est pour permettre de retenir ce scénario ?

- Le tableau p41 indique le nombre de vols effectués avec des avions plus silencieux ; cela se comprend par rapport au scénario fil de l'eau qui intègre l'hypothèse générale de renouvellement de flotte. Il s'agit donc de l'impact des scénarios sur la stratégie de renouvellement de flotte des compagnies. Il est estimé à +494 pour les scénarios 1, 2, Bbis et 3 et à 741 pour le scénario B. Il semble ainsi que l'impact du scénario B sur le niveau de nuisances soit plus lié au nombre de vols supprimés (1115) qu'au nombre effectués avec des appareils plus silencieux (346 de plus que les autres scénarios). Le nombre de vols supprimés en appliquant strictement les règles retenues par le préfet se limitant pour le scénario B à 564 seulement, **l'impact positif affiché pour ce scénario B pourra être réduit de moitié à la discrétion des compagnies aériennes !**

Il apparaît ainsi que les résultats de l'étude, l'atteinte des objectifs par chaque scénario et le classement des scénarios sont plus dépendants des hypothèses retenues suite aux entretiens du bureau d'études avec les compagnies aériennes, l'aéroport et l'aviation civile que de la modélisation mathématique. Cela introduit de sérieux doutes sur l'objectivité des données utilisées et la sincérité des résultats sachant que ces acteurs se sont tous exprimés en cours d'étude contre le principe d'un couvre-feu.

6 - Un arbitrage économique partial

Les hypothèses de suppression de vols sont déterminantes dans l'évaluation de l'impact économique des scénarios en effet , l'évaluation des effets économiques repose essentiellement sur les conséquences de chaque scénarios en terme de vols supprimés. Plus exactement, il s'agit de vols qui auraient pu être programmés dans les années à venir et qui ne le seront pas en raison des contraintes d'exploitation introduites. Or, les chiffres utilisés ne sont pas issus d'une modélisation scientifique rigoureuse mais résultent d'un dialogue entre le bureau d'études et les compagnies aériennes pour appréhender l'impact des scénarios sur les stratégies de programmation. Ils dépendent donc plus des stratégies affichées par les compagnies que des contraintes imposées.

Les impacts financiers sont calculés en valorisant les pertes commerciales directes et l'effet négatif d'un moindre afflux de visiteurs venant consommer sur la région. Or il apparaît que la clientèle des compagnies low-cost est très majoritairement constituée d'habitants de la région qui partent en voyage. La consommation des voyageurs locaux qui ne partiront plus (vols supprimés) n'est pas valorisée. Il est même estimé que ces voyageurs seront contraints de se rendre dans d'autres aéroports et le coût du temps perdu est pris en compte. L'évaluation des effets en termes de perte économique prend en compte de multiples conséquences négatives potentielles mais ne contrebalance pas par la valorisation des effets positifs. Un couvre feu nocturne permettrait de réduire très nettement les services maintenus pendant toute la nuit et les coûts de fonctionnement de l'aéroport et apporterait un gain non chiffré par ses effets bénéfiques sur la santé des riverains.

Des incohérences ont été relevées l'indication des vols supprimés et reportés selon les scénarios en comparaison aux conséquences directes des contraintes imposées. Le rapport fait référence à un nombre de vols perdus pour le scénario Bbis (avec couvre-feu) 15% supérieur à ce qui résulte du calcul des conséquences directes des restrictions ce qui a pour résultat d'en exagérer le coût économique.

D'une façon générale, le coût environnemental est très faiblement valorisé et le coût social de la santé (maladies cardiovasculaires, hospitalisations) n'est pas pris en compte. Pourtant le coût social lié au bruit aérien en France est évalué à 6,1 milliards d'euros

CONCLUSION

Les informations dont disposait déjà la fédération des quartiers de Pessac et celles apportées par le rapport d'étude transmis en décembre dernier confirment les doutes exprimés sur l'objectivité et la sincérité des résultats de l'EIAE.

Cette étude d'impact devait être conduite selon une approche dite équilibrée mais on peut relever :

- des défauts en matière d'indépendance de l'autorité en charge de son pilotage (cf indication de la cour des comptes sur l'implication de l'Etat dans les choix stratégiques et économiques de l'aéroport)
- Un manque de transparence dans l'association des partenaires (cf décisions déterminantes prises en cours d'étude sans consultation du comité de suivi, refus prolongé de communiquer le rapport détaillé, ...)
- Un manque d'information éclairée apportée aux associations représentant les riverains.
- le non respect de l'avis des représentants des associations de riverains sur la pertinence du choix des périodes de référence
- un manque de fiabilité des hypothèses retenues en matière d'évolution du trafic sans aucune estimation de la sensibilité des résultats aux écarts (marge d'erreur considérable) ainsi que sur la répartition horaire des vols de nuit (écart majeur constaté en 2024 sur la part de décollage entre 0h et 6h) ;.
- un manque de représentativité des indicateurs retenus et une fixation d'objectifs insuffisants pour refléter la réalité des nuisances ressenties (discrimination des scénarios sur des bases peu révélatrices de l'impact réel des restrictions envisagées) ; il n'est tout simplement pas acceptable d'ignorer la nuisance subie par les vols de nuit à plus de 65 dB par plus de 68 000 personnes du fait des atterrissages de la piste 29.
- des doutes sur la rigueur de la méthode utilisée pour déterminer les effets de chaque scénario sur le nombre de vols supprimés et reportés (importance déterminante des stratégies d'adaptation déclarées par les acteurs économiques). L'impact du scénario B peut être réduit de moitié à la discrétion des compagnies aériennes en respectant les règles prévues,
- une absence de garantie sur l'impact du scénario préconisé au-delà de 2029
- des mesures de restrictions mettant en avant l'impact positif du remplacement d'avions bruyants par des avions dits « silencieux » alors que la fédération dans son courrier au préfet de février 2025, a démontré, à partir des mesures faites par l'aéroport, que les riverains ne peuvent discriminer ces deux catégories d'aéronefs, l'écart de niveau sonore étant inférieur au seuil de perception de l'oreille humaine pour le niveau de bruit considéré!

Dans ces conditions, la fédération des quartiers de Pessac considère que les résultats de l'EIAE sont, en l'état inacceptables et demande qu'une option intégrant un couvre-feu au moins sur la période 0h-6h (Scénario Bbis ou 3) soit retenue.