



**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 : 2026-041

Monsieur le Préfet de la Gironde
Préfet de la Région Nouvelle-Aquitaine
2 Esplanade Charles de Gaulle
33000 BORDEAUX

Pessac le 30 avril 2026

**Objet : Analyse du rapport final de l'EIEA sur les restrictions des vols de nuit sur
l'aéroport de Bordeaux-Mérignac**

Monsieur le Préfet

Les résultats de l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) ont été présentés le 29 janvier 2025. En tant que partie prenante associée à la démarche, nous avons sollicité par courrier en date du 23 février 2025 des compléments d'informations de façon à pouvoir formuler un avis en disposant des éléments techniques nécessaires. Ce n'est finalement qu'en décembre 2025 que vous nous avez communiqué le rapport final. Nous tenons à vous faire part de notre réelle indignation devant cette attitude qui n'a fait que semer le doute sur la robustesse des bases scientifiques utilisées pour prendre la décision.

Nous avons procédé à une analyse minutieuse du document et celle-ci confirme que le choix du **scénario B** ne repose pas sur une approche objective des nuisances, mais sur une méthodologie biaisée visant à préserver les intérêts des acteurs économiques de la plate-forme aéroportuaire au détriment du cadre de vie et de la santé des riverains.

Nous contestons formellement la validité de cette étude et des décisions que vous avez prises, choix du scénario B et projet d'arrêté préfectoral, pour les motifs suivants :

- **Un manque d'indépendance et de transparence flagrant** : le règlement européen exige que l'étude soit conduite par une autorité indépendante or, dans le cas de l'aéroport de Bordeaux Mérignac, cette indépendance n'est pas garantie. L'État que vous représentez cumule les rôles de propriétaire, d'autorité concédante et d'actionnaire majoritaire de l'aéroport. Le budget des services de la DGAC, votre conseiller technique, 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. Cette position de juge et partie a lourdement pesé sur l'étude, d'autant que l'introduction des scénarios B et Bbis s'est faite sans consulter le comité de suivi, répondant aux seules exigences des acteurs économiques pour éviter tout couvre-feu.

- **Des hypothèses de trafic et de références biaisées** : Le choix de l'année **2019** comme référence est inacceptable, car elle correspond au pic historique de nuisances jugées déjà intolérables. De plus, les prévisions de trafic pour 2029 semblent largement sous-estimées et d'une façon générale, les estimations faites (en termes de part du trafic nocturne, de répartition début et cœur de nuit, d'utilisation respective des différentes QFU...) apparaissent peu robustes. L'analyse à partir des données issues des stations de mesure de bruit 2024 fournies par l'aéroport montre en effet une réalité nocturne totalement différente de celle modélisée dans votre rapport.

- **L'illusion des « avions silencieux »** : Le scénario B repose sur un taux de renouvellement de flotte de 63 % en période nocturne, une hypothèse jugée irréaliste par les compagnies elles-mêmes. Surtout, les mesures réelles prouvent que les Airbus de nouvelle génération n'offrent qu'une réduction de **1 à 3 dB**, soit une différence **pratiquement imperceptible pour l'oreille humaine**. Utiliser ce gain mathématique pour réduire artificiellement les courbes de bruit sur une carte est un procédé en trompe-l'œil qui ne change rien au sommeil fractionné des habitants. L'analyse du rapport détaillé montre que dans la cas du scénario B, l'efficacité affichée n'est pas liée à l'utilisation d'avions aux performances acoustiques améliorées mais à la suppression de vols en raison de l'incapacité des opérateurs à respecter la limite imposée à l'horizon 2029. Affirmer que des restrictions basées uniquement sur le niveau de performances acoustiques des avions permettront d'obtenir une réduction sensible des nuisances nocturnes est une tromperie. Cela signifie en outre qu'au fur et à mesure du renouvellement de la flotte, le nombre de vols supprimés diminuera et l'objectif ne sera plus atteint.

- **Des indicateurs inadaptés** : Les indicateurs retenus (Ln_{night} 50, NA70/5) sont peu discriminants et ne reflètent pas la réalité du ressenti. Ils aboutissent à la conclusion absurde que maintenir des vols toute la nuit avec un bruit légèrement réduit serait aussi efficace qu'un couvre-feu total. Pourtant, seul un arrêt des vols en cœur de nuit permet de garantir une protection réelle de la santé publique. La population exposées lors du survol d'un avion à un niveau de bruit supérieur à 65 dB dépasse le seuil de 100 000 personnes (toutes trajectoires confondues). Les indicateurs choisis ne concernent que la minorité la plus exposée (de l'ordre de 1 200 personnes pour Ln₅₀ et 4 000 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.

- **Une modélisation sous influence** : La rigueur des calculs sur les reports et suppressions de vols est sujette à caution, car elle dépend des déclarations d'acteurs économiques farouchement opposés aux restrictions. C'est en effet à l'issue d'un dialogue entre le bureau d'études et les opérateurs que les conséquences potentielles des scénarios en termes de report et suppression de vols ont été définies. Des incohérences numériques relevées dans le rapport pourraient même laisser craindre une manipulation des hypothèses pour favoriser indûment le scénario B.

Vous trouverez ci-joint l'analyse détaillée réalisée par la Fédération des Quartiers de Pessac explicitant les critiques formulées ci-dessus.

Nous considérons que les résultats de cette EIAE sont, en l'état, **insincères et inacceptables**. Le scénario B ne constitue pas une approche équilibrée, mais une capitulation devant les intérêts des acteurs économiques de la plate-forme aéroportuaire. Il n'offre pas une garantie suffisante de réduction durable et effective des nuisances nocturnes. Les scénarios intégrant un

couvre-feu effectif sur la période 0 h – 6 h (scénarios Bbis ou 3) constituent les seules options permettant une amélioration immédiate, lisible et vérifiable de la qualité de vie et de la santé des dizaines de milliers de riverains.

En conséquence, nous vous demandons de bien vouloir réviser votre décision et de retenir une option intégrant un couvre-feu strict sur la période 0 h – 6 h (Scénario Bbis ou 3).

Dans l'attente d'une prise en compte réelle de l'intérêt général, veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre haute considération.

Pour le président de la fédération
des syndicats et comités de quartiers
de Pessac,
Alain Bordessoules, vice-président



Copie :
Monsieur le Président de l'ACNUSA
244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris