



**Fédération des Syndicats de Défense des Intérêts de Quartiers
et des Comités de Bienfaisance et Fêtes de Pessac
46, rue Albert Laurenson 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 : 2026-043

Mesdames et Messieurs les Conseillers
municipaux et métropolitains
des communes de Blanquefort, Bègles,
Bruges, Cestas, Eysines, Le Haillan,
Martignas-sur-Jalle, Mérignac,
Parempuyre, Pessac, Saint-Jean-d'Ilac,
Saint-Louis-de-Montferrand, Talence

Pessac le 04 mai 2026

Objet : Consultation ministérielle sur les restrictions nocturnes à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac – Appel à une mobilisation des élus pour la défense du sommeil des riverains.

Mesdames et messieurs les élus,

Une consultation électronique est actuellement ouverte par le ministère des Transports sur le projet d'arrêté ministériel portant restrictions d'exploitation nocturne sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Ce projet fait suite à l'Étude d'Impact selon l'Approche Équilibrée (EIAE) à laquelle votre collectivité a été associée et dont les conclusions, établies par le préfet en 2025, ont conduit ce dernier à choisir le **scénario B** contre l'avis des élus et des associations de riverains. Ce scénario ne prévoit aucune limitation du nombre de vols en période nocturne se contentant d'introduire l'obligation d'utilisation d'avions de nouvelle génération pour les mouvements entre 0 h et 6 h.

Pour rappel, le bureau d'études avait testé quatre scénarios validés par le comité de suivi ; en juillet 2024, les deux scénarios extrêmes avaient été éliminés (le moins et le plus restrictif). Il avait alors été demandé au bureau d'études de chercher une option intermédiaire entre les scénarios 2 et 3 (qui contenaient tous les deux une proposition de couvre-feu nocturne) qui devait être présentée au comité de suivi en automne. Or le préfet a fait réintroduire deux scénarios nouveaux (dont le scénario B sans couvre-feu) sans consulter le comité de suivi et a annoncé son choix lors d'une séance de clôture le 29 janvier 2025. Le scénario B retenu remplace l'option de couvre feu entre 0 h et 6 h par une limitation des vols aux avions de nouvelle génération réputés moins bruyants. Les membres du comité de suivi ne disposaient, à l'appui de cette décision, que d'un diaporama de synthèse des résultats de l'étude.

En février 2025, la Fédération des quartiers de Pessac a demandé à disposer du rapport technique détaillé ; elle ne l'a obtenu qu'en début décembre 2025, après avoir dû engager un recours devant la CADA puis au tribunal administratif. Elle a procédé à une analyse critique rigoureuse de ce document. **Le constat est sans appel : cette étude est entachée de biais méthodologiques majeurs et d'un manque d'indépendance flagrant, visant manifestement à écarter l'option d'un couvre-feu au profit des intérêts des acteurs économiques de la plate-forme farouchement attachés au maintien du trafic de nuit, sans prendre en compte la santé des riverains.**

Vous trouverez l'analyse argumentée réalisée par notre association sur le lien suivant :
[Fédération Quartiers Pessac - analyse rapport EIAE](#)

La Fédération des Quartiers de Pessac a sollicité les maires des communes concernées en leur demandant d'intervenir officiellement dans le cadre de cette consultation, au nom de leur collectivité, pour s'opposer au projet d'arrêté. En complément, nous nous adressons directement à vous tous, élus municipaux et communautaires, pour vous demander de bien vouloir agir pour protéger la santé et le cadre de vie de dizaines de milliers d'habitants subissant les nuisances sonores nocturnes de l'aéroport devenues insupportables. Nous vous demandons d'agir au-delà de l'engagement de votre collectivité, à titre individuel, dans le cadre de la consultation en cours ou par tout autre moyen, afin de dénoncer les défauts de ce projet :

1. Une autorité "juge et partie" :

Le pilotage de l'étude par le Préfet ne garantit pas l'indépendance requise par le règlement européen, l'État cumulant les rôles de propriétaire, d'autorité concédante et d'actionnaire majoritaire de l'aéroport.

2. Le non respect des exigences de transparence fixées par le règlement européen pour ce type d'études :

Pratiquement aucune des demandes formulées dans le cadre de la consultation des élus et des associations de riverains n'a été prise en compte :

- année de référence demandée à 2015 et fixée par le préfet à 2019 dont le niveau de nuisances était pourtant considéré comme inacceptable ;
- objectifs initiaux exprimés en réduction du nombre d'émergences de bruit (nombre de vols) et de l'effet des nuisances sur la population, traduits par des indicateurs qui mesurent autre chose. Ceux-ci ne ciblent en effet qu'une faible proportion de la population (quelques milliers situés dans la zone la plus exposée) et ignorent totalement l'effet des scénarios sur l'immense majorité de la population subissant des nuisances (plusieurs dizaines de milliers) ;
- Introduction par le préfet d'un scénario moins restrictif que ceux validés par les riverains et élus en réunion de suivi, sans nouvelle consultation du comité de suivi ;
- détermination des hypothèses d'effet des scénarios sur le nombre de vols reportés ou supprimés à partir de déclarations non contraignantes des compagnies aériennes et non par application directe des restrictions envisagées à l'aide d'une modélisation mathématique ;
- présentation des résultats et annonce du choix du scénario retenu pour l'élaboration de l'arrêté sur la base d'un simple diaporama simplifié sans ouverture à la discussion ;
- refus de fourniture d'informations complémentaires et blocage du rapport final détaillé pendant presque une année ne permettant pas aux parties prenantes de réaliser une étude approfondie de la pertinence des arguments avancés,

3. L'illusion des "avions silencieux"

Le scénario B retenu repose sur le remplacement d'avions anciens par des modèles de nouvelle génération. Or, les mesures réelles faites sur les avions « silencieux » déjà en service montrent que le gain acoustique (1 à 3 dB) est **pratiquement imperceptible pour l'oreille humaine. Ce scénario réduit légèrement le périmètre de dépassement des seuils retenus** mais ne change rien au réveil brutal des riverains en plein cœur de nuit . En effet, un niveau sonore de 65 dB suffit à briser un cycle de sommeil. Plus grave encore, l'analyse du rapport d'étude détaillé montre que dans le 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 disposer d'avions respectant la limite imposée. Cela signifie qu'au fur et à mesure du renouvellement de la flotte, le nombre de vols supprimés diminuera et l'objectif ne sera plus atteint.

4. 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 trajectoires...) apparaissent peu robustes. L'analyse à partir des données 2024 issues des stations de mesure de bruit fournies par l'aéroport montre déjà une réalité nocturne totalement différente de celle modélisée.

5. Une protection sans garantie et limitée dans le temps :

Contrairement à un couvre-feu, le scénario B ne limite pas le nombre de vols. À mesure que les flottes se renouvelleront "naturellement", les restrictions s'évaporeront, laissant le champ libre à une croissance illimitée du trafic nocturne après 2029.

6. Une évaluation d'impact qui ne cible qu'une très faible partie de la population exposée aux nuisances :

La population exposées lors du survol d'un avion à un niveau de bruit > 65db 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 l'indicateur 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 ni prise en compte dans les gains attendus pour les scénarios avec couvre-feu.

7. Un arbitrage économique partial :

Les hypothèses de suppression de vols sont déterminantes dans l'évaluation de l'impact économique des scénarios. Elles ne résultent pas d'une modélisation mathématique rigoureuse après application des contraintes de l'arrêté ministériel mais sont issues des indications fournies par les compagnies aériennes elles-mêmes. Des incohérences peuvent être relevées entre les scénarios qui favorisent l'option sans couvre-feu.

En résumé, il apparaît que le scénario B n'est pas une « approche équilibrée » : c'est un choix assumé de ne prendre en compte que les exigences des acteurs économiques. **Seul un arrêt effectif des vols en cœur de nuit (Scénarios B bis ou 3) garantit le droit au repos et la protection de la santé des riverains.** La Fédération des Quartiers de Pessac a exprimé au préfet de Gironde, par courrier publié sur son site internet, son opposition au choix fait d'une absence de restriction réelle du trafic nocturne sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac.

Mesdames et Messieurs les élus, nous vous demandons solennellement d'exprimer votre opposition au choix préfectoral d'un scénario sans couvre-feu strict en cœur de nuit .

Dans l'espoir de votre soutien actif, nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les élus, l'expression de notre considération distinguée.

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

