



Fédération des Syndicats de Défense des Intérêts de Quartiers  
et des Comités de Bienfaisance et Fêtes de Pessac  
46, rue Albert Laurens 33600 Pessac  
Groupement déclaré sous le n° W332000666 Tél  
: 06 79 64 00 34  
[www.federation-quartiers-pessac.com](http://www.federation-quartiers-pessac.com)  
Courriel : [federation.quartiers.pessac@gmail.com](mailto:federation.quartiers.pessac@gmail.com)

FscqP : 2026  
LR avec A/R

Pessac le 15 juin 2026

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

### **Objet : révision du PPBE de l'aéroport – réunion du 3 juin 2026**

Monsieur le Préfet,

La fédération des quartiers de Pessac, fidèle à ses engagements, continue de porter auprès des autorités la demande de dizaines de milliers d'habitants pour la réduction des nuisances sonores de l'aéroport et leurs conséquences sur la santé. A l'issue de la réunion du 3 juin 2026 organisée par l'aéroport de Bordeaux et regroupant les associations de riverains, le présent courrier a pour but de rappeler la position de notre association sur l'évolution de l'aéroport et de formaliser de façon explicite les demandes exprimées en séance dans la perspective de la révision du PPBE.

#### **1 - SUR L'EVOLUTION DE L'AEROPORT**

La fédération des quartiers de Pessac considère que l'évolution de l'exploitation de l'aéroport ne peut se faire, dans le respect de l'intérêt général, qu'avec la prise en compte simultanée des 4 axes stratégiques suivants :

##### **Suppression de la piste secondaire :**

C'est la seule mesure qui permet de réduire instantanément et complètement les nuisances sonores pour plus de 70.000 personnes, alors que ces habitants sont ignorés par le Plan d'exposition au bruit (PEB2004) et par les cartes stratégiques de bruit (CSB). Nous considérons que l'annonce par communiqué de presse d'un choix ministériel en faveur du maintien de la piste secondaire n'a pas la valeur décisionnelle d'acte administratif opposable aux tiers et qu'en conséquence elle ne permet pas de remettre en cause, en l'état, les hypothèses de long terme en vigueur depuis plus de 20 ans. Compte-tenu des conséquences d'un tel changement d'orientation stratégique sur l'environnement de dizaines de milliers d'habitants, il n'est pas concevable qu'une décision puisse être prise sur simple consultation de quelques collectivités, sans réelle étude d'impact et sans enquête publique. Ainsi, les cartes stratégiques publiées en 2026 sur la base d'une décision non opposable, ne peuvent pas servir de base au PPBE2026.

##### **Plafonnement et réduction du trafic aérien au niveau de l'année 2019 moins 15%**

La gêne dans la vie quotidienne, les impacts sur la santé publique, et la hausse de mortalité liées aux nuisances sonores sont directement liés au niveau de trafic aérien ; c'est pourquoi la fédération demande un plafonnement du trafic à un niveau supportable par les riverains.

La fédération n'a pu que constater dans les différentes procédures concernant les nuisances sonores (PPBE 2022, CSB 2026, EIAE pour les vols de nuit) que la puissance publique, sans doute pour ne pas effrayer les riverains et en fonction de ses propres besoins de communication, fait varier le niveau de trafic long terme attendu sans que cela corresponde à une décision de la direction de l'aéroport, lequel continue, de son côté, d'afficher comme objectif stratégique 10 millions de passagers à terme. A ce jour, les seules hypothèses de trafic long terme valides sont celles qui figurent dans le seul document officiel de référence : le PEB de 2004.

### **Suppression des vols de nuit de 22h à 6h.**

Il s'agit là aussi d'une mesure qui aurait un effet immédiat pour tous les riverains et qui sauverait des vies, le trafic de nuit étant particulièrement impactant sur la santé. L'option retenue à l'issue de l'EIAE ne pose aucune limite au développement du trafic nocturne. Cela se traduira à terme par une augmentation de la gêne ressentie et des effets délétères sur la santé des populations concernées.

Il est déjà vérifiable aujourd'hui sur les données des stations de mesure de bruit en place, que le niveau de bruit généré par un avion de nouvelle génération n'est réduit que de 1 à 3db par rapport aux avions classiques ( cf impact réel d'une réduction de 1 à 3 dBA sur le site internet géré par l'université Gustave Eiffel : [https:// sonoreze.fr/resultats/sonoreze\\_II/avion\\_pedagogie.html](https://sonoreze.fr/resultats/sonoreze_II/avion_pedagogie.html)). Seule une option avec couvre-feu permettra de garantir aux riverains un réel temps de répit nocturne de façon durable.

### **Réduction des nuisances par un travail sur les trajectoires**

Dans le PPBE de 2022 figure la représentation schématique des trajectoires dites de moindre bruit. Le constat qui s'impose est que le chevelu des trajectoires observées lors d'une journée type (cf site aéroport de Bordeaux) s'écarte de façon importante des trajectoires de moindre bruit pour les décollages et génère de nombreuses réclamations.

Les actions prévues au PPBE 2022, actions O1 et C3, n'ont eu aucun effet si on se réfère au nombre de réclamations en augmentation des riverains. La fédération demande que la direction de l'aviation civile soit plus convaincante et plus directive. En aucun cas le confort de manœuvre du pilote ou l'économie de carburant ou le gain de minutes de vol ne peut être mis en balance avec la santé des riverains. Le meilleur indicateur pour suivre cette action est le nombre de trajectoires s'écartant de celle de moindre bruit.

## **2 – SUR LA REVISION DU PPBE**

En conséquence, dans le cadre de la révision du PPBE qui s'engage, la fédération des quartiers de Pessac demande :

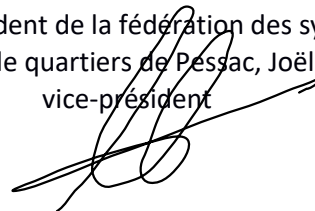
- que les cartes de bruit stratégiques publiées en janvier 2026 soit revues conformément à l'engagement pris par le représentant de la préfecture en CCE de décembre 2025 et que les hypothèses retenues s'appuient sur des données incontestables. Le PPBE 2026 ne peut pas être raisonnablement et sérieusement établi sur la base de documents à la validité juridique incertaine et contestée, avec une échéance long terme raccourcie (2037, soit 11 ans au lieu de 20 ans) ni sur des hypothèses ne reposant sur aucune modification officielle opposable des orientations stratégiques de l'aéroport,
- que le schéma de composition général, document de planification fixant les orientations stratégiques d'évolution de l'aéroport soit communiqué aux membres de la CCE (version en vigueur et projet de révision). Nous rappelons que, comme le soulignait le rapport de l'IGEDD, la procédure de révision de ce document devrait faire l'objet d'une évaluation environnementale et tenir compte du contexte de changement climatique,
- que le sujet des impacts sur la santé et leur impact économique soit traité de façon plus complète dans le prochain PPBE. Le programme de recherche DEBATS (piloté par l'ACNUSA et coordonné par l'université Gustave Eiffel) a mis en évidence un accroissement de la mortalité liées aux nuisances sonores dues au trafic aérien. Une étude sur les impacts des différents scénarios de développement et d'exploitation de l'aéroport, sur la santé et la mortalité des populations riveraines et leurs conséquences au plan économique, doit être conduite avant d'arrêter des choix définitifs,

- qu'une cartographie de l'empreinte sonore de l'avion le plus utilisé sur l'aéroport (Airbus A320) et pour un aéronef de la nouvelle génération (Airbus Néo), soit réalisée pour toutes les trajectoires de décollages/atterrissages (piste secondaire et piste principale). Il s'agit de dénombrer enfin de façon complète et objective la population concernée pour les niveaux de bruit L<sub>max</sub> 55/65/70 dBA. Cela permettra non seulement d'établir un diagnostic objectif complet et partagé nécessaire à la sérénité des études mais également de prendre enfin en considération les dizaines de milliers de riverains exposés aux nuisances et ignorés en raison de leur situation au-delà du périmètre du PEB,
- que la piste secondaire, tant qu'elle est maintenue, soit équipée de stations de mesures du bruit à l'instar de ce qui est fait pour la piste principale afin de suivre et d'apprécier l'ampleur des nuisances supportées par les riverains, dans la suite de l'action O1 du PPBE 2022,
- que l'occasion de révision du PPBE soit saisie pour développer des actions sur l'amélioration des trajectoires et le respect des trajectoires minimisant les nuisances (moindre bruit). La fédération des quartiers est persuadé qu'il s'agit d'une source potentielle de gains appréciables pour les riverains sans impact économique. En particulier, le travail engagé sur les trajectoires de décollage vers le sud en piste 29 doit être poursuivi pour réduire les impacts sur Toctoucau et un travail doit être engagé sur les trajectoires de décollage en piste 11 (trafic relativement faible mais niveau sonore très intense atteint sur les zones habitées les plus proches).

Nous vous demandons de bien vouloir annexer le présent courrier au compte-rendu de la réunion du 3 juin 2026. La fédération de Pessac souhaite vivement que l'écoute initiée dans la perspective de révision du PPBE se poursuive dans de meilleures conditions de transparence et de respect que celles que nous avons malheureusement connues et dénoncées lors de l'actualisation des cartes stratégiques de bruit ou l'étude des restrictions sur les vols de nuit.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, mes respectueuses salutations.

Pour le président de la fédération des syndicats  
et comités de quartiers de Pessac, Joël Gillon,  
vice-président



Copie à :

M Olivier CABANNE, Aéroport de Bordeaux-Mérignac, [ocabanne@bordeaux.aeroport.fr](mailto:ocabanne@bordeaux.aeroport.fr)

M le directeur de la DSAC-SO, [dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr)

M le directeur du SNIA, [snia-ds-bordeaux-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-ds-bordeaux-bf@aviation-civile.gouv.fr)