Environnement et Patrimoine du Bourg d'Eysines
Association Loi 1901 n° w332017931 –13 rue Raoul Déjean 33320 EYSINES
sauvonslebourg@gmail.com **www.sauvonslebourg.org**

Association A. p. illac
Chez Monsieur Allemand Jean-Pierre
40 rue de Chambrère 33127 SAINT JEAN D'ILLAC

Le 14 février 2026

1) Madame Monique BARBUT ministre de la Transition Ecologique
2) Madame Marine SARFATI conseillère eau, air, santé, environnement
3) Monsieur Philippe TABAROT, ministre des Transports

Objet : Aéroport de Bordeaux-Mérignac : Contestation du choix du préfet sur le scénario B dans le cadre de l'EIAE en janvier 2025 aéroport de Bordeaux-Mérignac

Madame la Ministre, Madame, Monsieur le Ministre,

Nos associations ont participé de septembre 2023 à janvier 2025, aux travaux sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. L'association « Environnement, Patrimoine Bourg d'Eysines » (EPBE) a établi 24 textes d'observations au cours de ces travaux (exemples : pièces n°1,2,4 et 5).

En janvier 2025, le préfet de Gironde a choisi le scénario B (voir extrait ci-dessous rapport TO70) :

Conclusion technique

to70

Le scénario B présente le meilleur rapport coût-efficacité:

Effet acoustique et sanitaire le plus important avec l'effet socio-économique le plus faible

Scénario	Opérations	21h	22h	23h	00h	01h	02h	03h	04h	05h	06h
B	Départs		15 EPNdB		17 EPNdB						
	Arrivées		13 EPNdB								

- **Rapport coût-efficacité** le plus optimal de l'ensemble des scénarios étudiés
- **Encourage le progrès technologique** et permet un renouvellement de flotte sur la journée également
- **Moindre report du bruit** sur d'autres périodes

Nous attirons votre attention sur les points suivants :

a) Depuis le début de l'étude, toutes les associations prenantes et tous les élus : maires, députés, présidente de la métropole de Bordeaux **ont demandé, en vain, un couvre-feu strict de 22h à 6 heures.**

b) Vous trouverez ci-joint notre lettre de contestation du scénario B, en date du 9 février 2025, restée sans réponse (voir pièce n°5).

c) Pendant toute la procédure de l'étude d'impact, malgré nos demandes expresses, **nous n'avons jamais obtenu les méthodes et les détails des calculs avancés, sur les conséquences économiques et sociales des 6 scénarios présentés. La procédure EIAE n'était pas transparente.**

d) Nous avons été contraints de saisir la commission d'accès aux documents administratifs (CADA) pour demander la communication de l'entier dossier de l'EIAE. La CADA a émis un avis favorable le 18 novembre 2025 (voir pièces n°6 et 7).

e) Le 8 décembre 2025 le préfet a communiqué le rapport d'étude en date de septembre 2025. Les données de ce rapport, pendant les travaux de l'étude d'impact n'ont jamais été communiquées aux parties prenantes. Cette procédure n'a jamais été transparente.

f) Le rapport d'étude est partial et vicié. Voici les premières critiques :

1) Un rapport provenant d'un consultant de l'industrie aéronautique, qui n'est ni indépendant ni impartial :

Ce qui n'est pas étonnant provenant d'un cabinet de consultant en aéronautique dont la majorité du chiffre d'affaires provient du secteur de l'aéronautique, et zéro du secteur social, citoyen, de santé ou universitaire. (cf site WEB de la société TO70).

Le cabinet de consultant TO-70 s'est contenté de reprendre sans aucun élément factuel les chiffres et les éléments de langage du lobby aérien.

2) L'ensemble des données économiques, provient d'une "*Etude socio-économique réalisée par la SA ADBM et la CCI Gironde*", c'est à dire par l'exploitant de l'aéroport et son actionnaire principal (25%) après l'Etat (60%). Non seulement cette étude n'est pas disponible mais, provenant directement d'une des parties, elle ne peut pas être considérée comme indépendante et impartiale. (Page 19 du rapport d'étude).

3) Les principes européens sont violés : principes de transparence, d'information et de communication :

EN DROIT:

- **Le RÈGLEMENT (UE) N° 598/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE précise :**

- Considérant (12)

« Les évaluations du bruit devraient se fonder sur des critères objectifs et mesurables communs à tous les États membres ainsi que sur les informations existantes disponibles, telles que les informations découlant de la mise en œuvre de la directive 2002/49/CE. ***Les États membres devraient s'assurer que ces informations sont fiables, qu'elles sont obtenues de manière transparente et qu'elles sont accessibles aux autorités compétentes ainsi qu'aux parties prenantes. Les autorités compétentes devraient mettre en place les outils de suivi nécessaires. »***

- Article 5 du règlement paragraphe 2 :

« Les États membres veillent à ce que soit adoptée l'approche équilibrée en ce qui concerne la gestion des nuisances sonores liées au trafic aérien dans les aéroports où un problème de bruit a été identifié. À cette fin, les États membres veillent à ce que :

*.... **c)** le rapport coût-efficacité probable des mesures d'atténuation du bruit soit évalué de manière approfondie ;*

e) *les parties prenantes soient consultées* ***en toute transparence*** *sur les mesures prévues*

f) *les mesures soient adoptées et des* ***informations suffisantes à leur égard*** *soient prévues »*

- Article 6 du règlement paragraphe 2 d) :

«2. S'il ressort de l'évaluation visée au paragraphe 1 que de nouvelles mesures de restriction d'exploitation peuvent être nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores dans un aéroport, ***les autorités compétentes veillent à ce que :***

d) le processus de consultation des parties intéressées, qui peut prendre la forme d'un processus de médiation, soit organisé de manière rapide et concrète, en veillant à la disponibilité et à la transparence pour ce qui concerne les données et la méthode de calcul. Les parties intéressées disposent d'au moins trois mois avant l'adoption des nouvelles restrictions d'exploitation pour soumettre leurs observations. Au nombre des parties intéressées figurent au moins :

i) les riverains des aéroports qui souffrent de nuisances sonores liées au trafic aérien, ou leurs représentants, et les autorités locales concernées ; »

- **Ce règlement européen est d'application immédiate et directe en France.**

Ce règlement européen pose, dans le cadre de la procédure d'étude d'impact en vue de l'instauration de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports **un principe de transparence et de communication de toutes les données et calculs nécessaires.**

La transparence est l'un des principes clés de l'UE. Il exige de l'Union qu'elle divulgue des informations sur l'élaboration des politiques et qu'elle respecte le principe de la liberté d'information. Ces principes sont énoncés dans les traités de l'UE.

Le principe de transparence définit le rapport qu'entretient l'État avec ses citoyennes et citoyens quant à l'information et à la transparence sur son activité.

EN FAIT:

Le rapport d'étude affirme, sans preuve, sans démonstration et sans transparence des chiffres soit en euros soit en nombres sur les conséquences acoustiques, sanitaires, socio-économiques et environnementaux **de chaque scénario** dont les scénario B choisi par le préfet. Dans un texte n°24, le 20 juillet 2024, EPBE a posé de nombreuses questions sur ces chiffres, dans le cadre du principe de transparence. Ces questions ont été adressé au préfet de Gironde par lettre recommandée avec accusé de réception le 29 juillet reçue le 5 août 2024. Le préfet n'a jamais répondu alors qu'EPBE avait demandé une réponse écrite. Le rapport définitif ne répond jamais à ces questions. (Voir extraits slides TO70 réunion 17/07/2024 et LRAR et AR et texte n°24 pièces n°3 et 4).

4) On rappelle à ce titre **le rapport de la Cour des Compte publié en Octobre 2023** sur «LA SOCIETE ANONYME AEROPORT DE BORDEAUX- MERIGNAC" qui souligne :

"*L'aéroport de Bordeaux-Mérignac est une importante plateforme aéroportuaire qui employait sur la période contrôlée environ 200 personnes, avec un chiffre d'affaires moyen de 68 M€.*"

Sur le site « société.com » la SA ADBM en 2022 avait un chiffre d'affaires de 77M€ et employait 214 personnes.

On est très loin des chiffres du rapport de "16 399 emplois directs, dont 8 000 sur la plateforme aéroportuaire" (page 19 du rapport d'étude).

Qu'est-ce qu'une zone aéroportuaire ?

C'est la partie de l'aéroport accessible au public avant les contrôles de sécurité. Elle inclut : Terminal passagers : Lieu où les voyageurs enregistrent leurs bagages, passent les contrôles de sûreté et d'immigration, et accèdent aux portes d'embarquement. Il est divisé en zones de départ et d'arrivée.

5) Un rapport biaisé par la présence de contrats occultes avec les compagnies low-costs :

Ce même rapport de la Cour des Comptes nous apprend que l'aéroport de Bordeaux Mérignac a mis en place de longue date une stratégie de croissance de son trafic assise sur les vols à bas coûts (low-cost).

"De 2013 à 2019, le trafic a augmenté de 68 %, avec 113 lignes ouvertes. Ces lignes low-cost bénéficient d'aides ou de contrat d'accompagnement de la part de l'aéroport. Ils ont vocation à inciter à la création de nouvelles lignes et à l'accroissement du trafic. Sur la période 2013-2021, trois compagnies en ont bénéficié. Les contrats prévoient une aide financière par passager versée par la SA conditionnée à une certaine croissance de trafic ou à l'ouverture de lignes, ainsi qu'un « soutien marketing ». Ils ont été renouvelés les cas en 2018 et 2019, pour une durée de six ou sept ans, puis renégociés lors de la crise sanitaire. L'ampleur des aides accordées est considérable, le montant versé par passager amené (au départ) étant sans commune mesure avec les mesures incitatives générales. Or la rationalité économique de ces contrats, pour l'aéroport, peut se constater dès lors que les bénéfices « extra aéronautiques » réalisés grâce à la venue de nouveaux passagers excèdent les coûts induits par les contrats eux-mêmes. La part que représente ce coût au regard de l'excédent brut d'exploitation (EBE) dégagé est considérable et croît notablement sur la période, passant de 21 % en 2013 à 55 % en 2021, illustrant l'importance majeure que prennent ces contrats dans l'économie de la plateforme, au fur et à mesure de la croissance de la part de marché des trois compagnies low-cost. Lors du précédent contrôle de la SA, la Cour avait souligné le caractère non transparent, potentiellement discriminatoire et disproportionné des aides incitatives perçues par certaines compagnies dans le cadre des contrats spéciaux.

Les trois contrats en question, relevant du secret des affaires, offrent des conditions économiques qui ne sont pas proposées à toutes les compagnies, contrairement aux mesures incitatives ; or, au vu des montants d'aide par passager, ils apparaissent nettement plus favorables. Les trois contrats comportent eux-mêmes des conditions inégales."

Le trafic des trois compagnies low-cost « aidées » a ainsi été multiplié par trois entre 2013 (1,4 M de passagers) et 2019 (4,2 M). Leur part du trafic passagers total est passée de 31% en 2013 à 55% en 2019 et 65% en 2021 (cf. annexe n° 6). Ces trois compagnies sont responsables quasiment à elles seules de la croissance du trafic de la plateforme aéroportuaire. L'enveloppe financière consacrée à ces aides, très importante, s'est élevée à plusieurs millions d'euros par an jusqu'en 2019. Ces contrats ne sont ni discutés en commission consultative économique (Coco Eco) ni homologués par l'ART. En raison de leur coût important, ils peuvent cependant avoir une incidence significative sur l'ensemble des usagers de la plateforme."

Le rapport dénonce carrément :

"Par ailleurs, de telles aides relèvent, à l'évidence, d'un modèle économique « capacitaire », que la SA entend désormais dépasser. De fait, l'intérêt de ce régime d'aides pour l'aéroport est étroitement dépendant de la capacité des compagnies à atteindre les objectifs de croissance du nombre de passagers qui leur sont assignés. Ces objectifs peuvent aller, dans certains contrats, jusqu'à un triplement du nombre initial de passagers, en sept ans. Outre la question du gain financier marginal réel apporté à l'aéroport par de tels afflux de passagers, qui ne peut manquer d'être soulevée pour certains contrats (cf. analyse en annexe n° 8), ce type de croissance n'apparaît plus adapté au

contexte du transport aérien tel qu'il résulte de la crise sanitaire de 2020 et de l'évolution des enjeux énergétiques et environnementaux. "

En 2025, le trafic dû aux compagnies low-cost est toujours élevé soit 65 %. (cf Journal sud-ouest 6/02/2026).

On comprend que la mise en place de restrictions impactera certainement les contrats occultes passés par l'exploitant avec ces compagnies low-costs. Or il n'en est nulle part fait mention dans le rapport alors qu'il s'agit évidemment de l'élément majeur qui pousse à la croissance infinie du trafic.

6) Des chiffres obsolètes pour la prise en compte des populations impactées :

Le rapport se réfère à des données de 2015 pour nous présenter une carte p. 28 où il semble que la banlieue de Bordeaux soit un désert quasiment inhabité. Or, il existe des données plus récentes (Insee FiloSofi 2019), et une rapide requête sur le portail gouvernemental GEOPORTAIL nous donne une vision totalement différente ! La base de tous les calculs de population impactée étant faite sur des données fausses, on en déduit que l'ensemble du rapport doit être considéré comme nul. Les tableaux et chiffres présentés en chapitres 4.8 et 4.9 ne sont pas valides. L'ensemble de l'étude doit être refaite avec des chiffres corrects et à jour.

Population impactée. Comparaison des données publiques (à gauche) et des données prises en compte dans le rapport (à droite)

7) Des seuils de bruit pris de façon arbitraire, non concertés, et excessivement élevés

- **L'indicateur NA70 nuit/5 a été défini de façon unilatérale, sous la forme d'une représentation graphique du contour à l'intérieur duquel on dénombre au moins 5 événements générant un niveau de bruit de 70 dB LAmax ou plus sur la période 22 h-06 h.**

Le choix d'un critère NA70 est inacceptable, cela correspond à des émergences de 30dB au-dessus des critères de l'OMS pour la nuit, soit une intensité sonore multipliée par 10,000 à chaque passage ! Chaque émergence est alors suffisante pour réveiller une personne endormie.

Un critère aussi élevé permet mécaniquement de réduire la population impactée et de truquer l'étude (à la limite, prendre un critère de 100dB LAmax pourrait même montrer qu'il n'y a aucune population impactée et que le trafic peut continuer à augmenter la nuit!). Ce critère est donc pris ici entièrement au bénéfice de l'aviation pour masquer les effets d'augmentation du trafic.

Le tapage nocturne se définit pour les émergences d'une durée comprise entre 1 minute 5 minutes à partir de 8 dB au-dessus du bruit ambiant en période nocturne (3 + facteur correctif de 5), le critère qui devrait être retenu devrait donc être plutôt à 48 dB, soit 8 dB au-dessus des recommandations de l'OMS de 40 dB pour la nuit.

Gageons que les résultats de l'étude en seraient drastiquement changés.

- **Par ailleurs, l'indicateur sanitaire réglementaire (nombre de personnes affectées par de forte perturbations du sommeil ou HSD) est directement lié au critère de bruit moyenné Lden et Lnight choisi fixé à 50dB**

Les préconisations de l'OMS à l'échelle mondiale prennent en compte les niveaux de bruits à partir du seuil de 40 dB moyennés (nuit). Ces préconisations ne sont pas appliquées dans cet EIAE (50 dB).

De la même façon, et comme rappelé par l'UFCNA dans une lettre récente au Ministre de la Santé (*« Méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement »,* transcription de la directive européenne 2020/367 pour le bruit aérien. du 23/02/2024), la non présentation des courbes isophoniques liées au critère 40dB et 45dB permet de limiter drastiquement les populations impactées et de minimiser artificiellement les nuisances des vols de nuit.

8) Un scénario "au fil de l'eau" dans la continuité d'une croissance infinie du trafic aérien, et qui fausse complétement les conclusions de l'étude :

Il est tout à fait contestable de prendre comme base unique du scénario au fil de l'eau les prévisions commerciales de croissance d'une entreprise privée.

A minima, **un scénario alternatif basé sur un trafic stable entre 2023-2029 est nécessaire.** Un troisième scénario sur un retour au trafic de 2015 (demande des populations) devrait également être considéré.

Prendre comme unique point de départ de l'étude une croissance de 48% du trafic, puis calculer des pertes potentielles en cas de restrictions potentielles à une croissance potentielle n'est pas digne d'une étude sérieuse validée par l'Etat.

Il en résulte notamment qu'il est présenté comme acquis et inéluctable :

- L'augmentation des nuisances
- L'augmentation du trafic de nuit
- L'augmentation des populations impactées

Le rapport de la cour des comptes de juin 2023 «LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS" affirme que le modèle économique fondé sur une croissance forte du trafic de passagers est remis en cause et pointe notamment :

- Un modèle économique dépendant des aides publiques qui, dans de nombreux cas, permettent de financer des partenariats mis en place pour attirer des compagnies à bas coût au moyen de dispositifs (achats de prestation de marketing) condamnés dans le passé par la Commission européenne et dont l'utilité économique reste à démontrer.

- La transition écologique et le report modal vers le train qui a un impact secondaire mais réel sur le trafic aérien. Impact qui va s'accentuer avec l'aggravation du changement climatique.

9) Des chiffres non documentés, irréalistes, voire truqués :

- **Le renouvellement des flottes :** les promesses n'engagent que ceux qui y croient.

Le rapport note qu'en 2019, 1 % du trafic à l'aéroport de Bordeaux était effectué avec une flotte renouvelée. Sans donner aucun chiffre que la situation en 2024 ni 2025, il enchaîne et prend pour hypothèse de son scénario : *" On observe à ce stade, un renouvellement des flottes entre 40 et 60 % à horizon 2030."* (Page 25).

Comment passe-t-on de 1% à plus de 40% ? Où en est-on aujourd'hui ? Tout cela reste un mystère et des affirmations sans aucun fondement, uniquement basées sur la pensée magique.

- **L'évolution de la performance acoustique des avions :** dormez tranquille jusqu'en 2029

Alors que les chiffres montrent clairement que la proportion d'avion avec la meilleure marge acoustique (>17) à fortement diminué entre 2019 et 2023 (-10%, effets habituels de la course aux low-costs), on ne sait par quel tour de passe-passe celle- ci bondit à 63% en 2029! Aucun chiffre précis ni aucun engagement écrit des principales compagnies low-cost n'est présenté pour valider cette hypothèse.

- **On a perdu deux fois plus de passagers que leur nombre actuel !**

Le tableau 11 nous montre une réduction annuelle de passager pour le scénario 4 de 1,675,000 personnes. Or, l'étude nous donne les chiffres suivants : proportion des vols de nuits (période 22h-00) = 10.4% en 2023

Trafic passager en 2023 : 7.7 millions.

Une simple règle de trois nous donne un nombre de passager sur la période nuit (22h-06h) de 800,000 en 2023.

Comment le scénario 4 peut-il impliquer une perte de 1.6M de passagers alors qu'il n'y en a que 800,000 en 2023 ?

Il y a encore une fois un trucage grossier consistant à donner pour acquis une croissance rêvée (+58%), puis de calculer des pertes liées à des passagers qui aujourd'hui n'existent pas!

- **A Bordeaux, 70% des employés des commerces et services travaillent entre 22h00 et 06h00**

C'est ce qu'on lit sur le tableau 18, qui présente que 570 sur les 815 employés présumés du secteur "Commerce et Service" liés à l'aéroport sont concernés par des mesures de restrictions de nuit.

Comme le reste, un chiffre grotesque, aberrant, invérifiable.

Ces quelques perles relevées dans le rapport sont malheureusement loin d'être exhaustives. Tout est fait pour contribuer à l'exagération à outrance des impacts négatifs pour la corporation de tout scénario restrictif.

10) Des effets sur l'offre et les coûts appliqués aux passagers calculés de façon erronée et à sens unique :

L'étude s'appuie sur deux notions très mystérieuses :

- **Augmentation du prix du billet d'avion :** Cette affirmation n'est appuyée par aucune étude proposant une comparaison chiffrée des tarifs des billets d'avion des vols de jours ou de nuits, pour la bonne raison que les tarifs de l'aviation évoluent aléatoirement, et que deux passagers d'un même vol ne paient pas le même prix. Nous mettons au défi TO-70 de nous fournir des chiffres vérifiables et fiables sur ce sujet.

Par ailleurs l'augmentation supposée du prix du billet d'avion est présentée comme une perte économique pour les voyageurs, mais alors pourquoi n'est-elle pas présentée comme un gain économique pour les compagnies aériennes, qui augmentent ainsi leur marge ?

- **Temps de trajet supplémentaire :** lorsque l'ensemble des vols vers une destination donnée sont annulés, les passagers doivent se déplacer vers d'autres aéroports, utiliser d'autres modes de transport ou renoncer à leur voyage. Cela est faux puisqu'à aucun moment il n'est question d'annuler " l'ensemble des vols vers une destination donnée". Aucune information n'est donnée sur les taux de remplissage des vols de jours et des vols de nuit. Il est très peu probable que tous les vols avant 22h soient tellement remplis qu'aucune autre solution n'existe. Calculer le temps perdu pour se rendre à Toulouse afin de justifier le maintien d'une poignée de vols de nuit est surréaliste.

L'étude utilise des chiffres donnés pour le calcul de Monétarisation des effets et indicateurs socio-économiques, qui vise à représenter l'effet global d'un projet sur la collectivité, par l'agrégation des différents effets monétisables de ce projet sur les différents agents constituant cette collectivité. L'agrégation permet de représenter la valeur du projet pour l'ensemble de la collectivité en un indicateur unique, la valeur nette actualisée socio-économique (VAN-SE) ou le taux de rentabilité interne pour la collectivité (TRI). L'article R 1511-5 du Code des transports rend obligatoire l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité (TRI). le chiffre de 91.07€ par heure voyagée

d'un voyageur d'affaire n'est pas le coût de l'heure voyagée, mais une des composantes de son choix entre deux possibilités : il sera prêt à payer 91.07€ de plus au maximum pour gagner une heure de temps de trajet, ceci étant à pondérer avec un ensemble d'autres critères : confort, fiabilité, environnement.

En aucun cas il n'est possible d'utiliser ce chiffre pour calculer une "perte d'exploitation" !

On peut donc considérer comme faux l'ensemble des calculs présentés à partir de ces deux notions.

Par ailleurs, Le rapport de la cour des comptes "LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS" souligne "*L'invisibilité d'une partie du temps de trajet pour les liaisons intérieures : le temps d'attente total moyen en aéroport était de 157 minutes (vols intra-européens) et 32 minutes en gare.*"

Curieusement les calculs du consultant aéronautique TO-70 ignorent ce temps d'attente.

11) Des trous béants dans l'étude concernant les coûts pour la société et la santé :

➢ Aucune prise en compte des pertes économiques liées aux touristes partant du territoire

Le rapport de la cour des comptes "LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS" souligne "*des effets de la promotion du territoire en termes de retombées économiques rarement objectivés. Lorsqu'elles existent, les études présentées, souvent a posteriori et pour justifier le soutien des exploitations déficitaires par des fonds publics, ne reposent pas toujours sur des méthodes rigoureuses et apportent des résultats contradictoires. Certaines études et enquêtes montrent la modestie des retombées directes et indirectes pour l'économie locale, notamment parce que* ***la plupart des passagers utilisent l'aéroport pour quitter la région***"

Il est noté dans ce rapport d'EIAE que la majorité des vols de la période 22h-06h sont des low-costs desservant "la Grèce et le Portugal".

Nous aimerions voir les chiffres exacts des destinations hors France, et du nombre de passager au départ de Bordeaux qui vont dépenser leur argent en dehors du territoire.

Pourquoi ces sommes ne sont-elles pas comptabilisées dans l'étude comme pertes économiques pour le territoire qui seraient évité en cas de suppression de ces vols ?

➢ Des chiffres utilisés hors de leur contexte et uniquement quand ça arrange

Si l'étude EIAE souhaite utiliser le mode de calcul lié à l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité, alors elle devrait inclure les composantes de la VAN-SE et du TRI à prendre en compte systématiquement : temps, accidents, pollution de l'air, gaz à effet de serre, bruit. Il est rappelé notamment, en lien avec la monétarisation du temps de parcours, la notion de surplus des usagers, qui recouvre, outre la valeur monétaire des temps de parcours, leurs dépenses monétaires de

déplacements, et la valeur monétaire qu'ils attribuent au confort, à la qualité et à la fiabilité, et plus généralement à tout attribut qui joue sur leurs choix de déplacement.

Or, non seulement le calcul présenté est FAUX car ne respectant pas du tout la méthodologie requise par le VAN-SE et le TRI, mais en surplus il ignore complètement le calcul de tous les autres critères obligatoires : pollution de l'air, gaz à effet de serre, bruit. Enfin, cette méthodologie ne peut évidemment pas s'appliquer pour des destinations touristiques hors de France par des compagnies low-cost basées dans des paradis fiscaux, où augmenter l'offre revient simplement à faire fuir les capitaux du territoire.

➢ Les coûts de la pollution de l'air et du réchauffement climatique passés à la trappe.

Nos associations, pendant les travaux sur l'étude d'impact, ont réclamé, en vain l'analyse de ces coûts. Le préfet de Gironde a refusé de discuter de la pollution de l'air et du réchauffement climatique. Le préfet a cantonné les débats uniquement et seulemetn sur les nuisances sonores la nuit.

Le rapport de la cour des comptes "LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS" souligne

« L'invisibilité du coût carbone de l'avion : L'analyse comparative des émissions de gaz à effet de serre entre le train et l'avion sur les liaisons radiales révèle un différentiel considérable." Le rapport de la cour des comptes insiste notamment sur la nécessaire adaptation à la transition écologique et la mise à jour d'un modèle de développement fondé sur l'hypothèse d'une croissance indéfinie du nombre de passagers.

Le dernier rapport d'Airparif montre qu'en région parisienne, la baisse de la concentration de PM2,5 dans l'air a permis d'éviter plusieurs milliers de morts prématurées en dix ans, mais aussi d'économiser des frais de santé : 61 milliards d'euros entre 2010 et 2019. Au cours de la même période, les frais engagés pour ces politiques publiques étaient plus de dix fois inférieurs (5 milliards d'euros). [Pollution de l'air en Île-de-France : un impact économique majeur, mais des actions efficaces, Sept. 2025].

Comment est-il possible que des données locales ne soient pas appliquées dans le cas d'une étude concernant un des plus gros pollueurs de la région ?

Pire, au lieu de calculer le coût de la pollution pour la société, le consultant aéronautique TO-**70 calcule un coût virtuel pour les compagnies aériennes qui devraient payer pour acheter des crédits carbones (qui leur sont alloués, rappelons-le, gratuitement). Par un tour de passe-passe magique, les dégâts de la pollution aérienne qui devraient être pris en compte pour évaluer le coût pour la société se transforment en coût pour les compagnies aériennes.**

Dans l'attente d'une étude sérieuse, nous proposons un calcul ci-après qui montre un coût sanitaire de 11.3 M€ / an pour les 7062 vols de nuit. C'est bien ce chiffre qu'il convient de prendre pour évaluer les externalités négatives, et notamment celle d'une croissance de +52%

		Polluant (kg/ Cycle LTO) (4)				
	Poids	NOx	COV	PM (NMVOL)	SO2	CO2 (')
A320	0.5	11	5	0.4	0.8	2560
B737-400	0.4	8	6.2	2	0.9	2905
B747	0.1	49.2	115	43.6	3.2	10145
Moyenne (kg/ LTO)	1	13.62	16.48	5.36	1.08	3456.5
Coût €/kg (2,3)		27	2	407	14	0.174
Coût €/ LTO		368	33	2 182	15	601
Coût pour 7062 mouvements (€)	3335	1 298 490	116 382	7 702 947	53 389	2 123 653
TOTAL € / an		11 294 860 € / an				

(2) LE COÛT SOCIAL DU BRUIT EN FRANCE, ADEME, 2021
(3) Handbook on the external costs of transport Version 2019 – 1.1 (European Commission, 2020)
(4) AIRCRAFT EMISSIONS, IPCC

Concernant l'aéroport lui-même, En 2021, les émissions de CO_2 (scopes 1 et 2 et partiellement 3) se sont élevées à 2 287 tCO_2 (cf. annexe n° 22). La consommation de gaz naturel et de fioul pour le chauffage des bâtiments en est responsable à 51 %.

Pourquoi le scénario d'un couvre-feu ne calcule-t-il pas le gain économique liée à la fermeture de l'aéroport la nuit ?

Dans son rapport "IMPACTS SANITAIRES DU BRUIT DES TRANSPORTS DANS LA ZONE DENSE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE » de février 2019, Bruitparif indique :

« Avec le bruit du transport aérien, autour d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle, c'est jusqu'à 3 ans de vie en bonne santé perdues pour les habitants exposés, rien que pour le bruit du transport aérien....

Le coût économique pour la société de la perte d'une année de vie en bonne santé, soit 132 000 € [valeur d'une année de vie en bonne santé définie pour l'année 2020 par la Commission Quinet (Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 2013)], ou de 50 000 € par année de vie en bonne santé perdue, chiffre retenu par Bruitparif.

Selon les chiffres de ce rapport d'étude EIAE Bordeaux-Mérignac (très sous-estimés), le scénario 4 permettrait de réduire de 308 personnes la population impactée. On peut donc considérer objectivement un gain pour la société d'au minimum 308 x 50 000 x 3 = 46.2 M€

Voilà une donnée qui changerait radicalement les conclusions de l'étude. Pourquoi ce chiffre n'est-il pas pris en compte dans ce rapport ? Est-ce parce qu'il est rédigé unilatéralement par un cabinet de conseil dont 100% du CA dépend de l'aéronautique ?

Note de la *Direction* générale du Trésor, *"Tarification et fiscalité du transport aérien"*, *"En 2025, la tarification du transport aérien français couvre, en moyenne, 34 % environ de l'ensemble de ses externalités négatives. Cela signifie que lorsqu'un trajet en avion crée des nuisances coûtant 1 euro à la société, l'usager n'en paye que 34 centimes."*

"Les émissions CO2 (49 %) et les traînées de condensation (35 %) constituent les principales externalités associées au transport aérien de passagers. Les effets liés à la congestion (12 %), ainsi qu'au bruit, à la pollution de l'air et aux accidents (4 %) engendrent également des coûts socio-économiques non négligeables."

Car la méthodologie est décrite, les calculs existent. Dès lors il est totalement inacceptable et injustifié que ces coûts ne soient pas pris en compte et calculés rigoureusement.

12) Aucune prise en compte des coûts pour la population dus aux subventions publiques :

On rappelle le commentaire du rapport de la cour des comptes de juin 2023 "LE MAILLAGE AÉROPORTUAIRE FRANÇAIS" : Un modèle économique dépendant des aides publiques qui, dans de nombreux cas, ces aides permettent de financer des partenariats mis en place pour attirer des compagnies à bas coût au moyen de dispositifs (achats de prestation de marketing) condamnés dans le passé par la Commission européenne et dont l'utilité économique reste à démontrer.

Le rapport de la Cour des Compte publié en Octobre 2023 sur «LA SOCIETE ANONYME AEROPORT DE BORDEAUX- MERIGNAC" donne l'ensemble des subvention publiques ainsi que le coût moyen par passager de 0.41€.

Pourquoi ces sommes ne sont-elles pas considérées dans l'étude comme un coût pour la société ?

Cette procédure d'étude d'impact et son rapport d'étude sont erronés et partiaux. Ils violent les principes européens de transparence, de communication et d'information au bénéfice des parties prenantes comme les associations et des élus. Nous vous demandons de refuser d'adopter le scénario B choisi par le préfet de Gironde et d'adopter le scénario 4.

Nous vous demandons d'accueillir favorablement cette demande.

Veuillez agréer, Madame la ministre, Madame, Monsieur le ministre, nos respectueuses salutations.

Monique GUEDON

Avocate honoraire, Présidente de EPBE

Jean-Pierre ALLEMAND

Président de A. P. ILLAC

Pièces jointes :

Pièce n°1 : Fiche d'observations n°1/10 du 1/11/2023 sur la santé des riverains par EPBE

Pièce n°2 : Fiche d'observations n°8/10 du 1/11/2023 sur couvre-feu par EPBE

Pièce n°3 : extrait slides TO70 réunion du 17/07/2024

Pièce n°4 : LRAR de EPBE du 29 juillet 2024 avec AR reçue le 5 aout 2024 accompagnée du texte d'observations n°24

Pièce n°5 : Critiques des scénarios B et BBIS le 11 décembre 2024 par EPBE

Pièce n°6 : Lettre de contestation du scénario B du 9/02/2025 par EPBE et APILLAC

Pièce n°7 : saisine de la CADA le 20/09/2025 par EPBE et APILLAC

Pièce n°8 : Avis favorable de la CADA en date du 18/11/2025 sur la communication de l'entier dossier de l'EIAE

Association
Environnement
Patrimoine
Bourg
Eysines
« Sauvons le bourg »

A.P.Illac