

## **Proposition 1**

Objet : Pour un droit au repos effectif : rejet des restrictions acoustiques et exigence d'un couvre-feu

En tant que citoyen impacté par les nuisances de l'aéroport de Bordeaux, j'exprime mon opposition totale au projet d'arrêté soumis à consultation. Les simples restrictions acoustiques proposées sont insuffisantes. Je demande l'instauration d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées, seule mesure capable de garantir notre santé.

L'analyse des documents révèle de profonds biais. Tout d'abord, je déplore le manque d'indépendance de l'étude, pilotée par le préfet et réalisée par le cabinet T070. De plus, les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises au public.

Le diagnostic pose également problème : on constate une minoration de la population impactée par le bruit. Le scénario de référence anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion de manière irréaliste. En réalité, le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Le projet ne prévoit pas de limitation du trafic de nuit ; au contraire, le nombre de vols moyen par jour augmente.

Enfin, le volet financier est biaisé. Les effets économiques et sur l'emploi sont invérifiables, tandis que le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique. Le projet tente de nous imposer un scénario B aux effets très limités qui ne répond pas à l'urgence. Face à ces manquements, de simples restrictions acoustiques sont inacceptables. Seul un véritable couvre-feu de 22h00 à 06h00 assurera la protection des riverains.

## **Proposition 2**

Objet : Urgence sanitaire à l'aéroport de Bordeaux : non aux demi-mesures, oui au couvre-feu

Le projet d'arrêté actuel est une offense à la santé des riverains de l'aéroport de Bordeaux. Les restrictions acoustiques proposées ne sont que des demi-mesures. Nous n'avons pas besoin d'avions prétendument "plus silencieux", mais de l'arrêt des vols. Je demande la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

La méthodologie de l'étude est contestable. Réalisée sous l'égide du préfet et via le cabinet T070, elle souffre d'un manque évident d'indépendance. Les citoyens sont laissés dans l'ignorance : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. De surcroît, les calculs officiels ont abouti à une minoration de la population impactée par ces nuisances nocturnes.

Le document tente de se justifier par un scénario de référence qui anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion. C'est un leurre. Dans les faits, le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Il n'y a pas de limitation du trafic de nuit, et le nombre de vols moyen par jour augmente continuellement.

Sur le plan financier, l'étude est tout aussi partielle. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique, alors que les impacts sanitaires sont majeurs. À l'inverse, les effets économiques et sur l'emploi sont invérifiables. Le texte se contente de proposer un scénario B aux effets très limités. Pour protéger notre santé, rejetons les restrictions acoustiques et exigeons le couvre-feu de 22h00 à 06h00.

### **Proposition 3**

Objet : Consultation opaque et insuffisante : rejet des restrictions, exigence d'un couvre-feu

Je participe à cette consultation pour dénoncer le manque de transparence du projet de l'aéroport de Bordeaux et pour réclamer l'alternative indispensable : la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

Le processus technique pose un problème démocratique majeur. On ne peut que constater le manque d'indépendance de l'étude, menée par le Préfet et le cabinet TO70. De plus, l'exercice est faussé : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. Cette opacité s'accompagne d'une minoration de la population impactée par les vols de nuit.

Le contenu technique repose sur des spéculations. Le scénario de référence anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion pour embellir la situation. Or, la réalité du trafic contredit ces projections : le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Ce projet ne prévoit pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente.

Enfin, l'équilibre socio-économique présenté est tronqué. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique global. En revanche, les arguments liant les restrictions à des pertes d'activités ou les effets économiques et sur l'emploi restent invérifiables. Le scénario B aux effets très limités montre l'inutilité des simples restrictions acoustiques. Je les rejette pour exiger un couvre-feu strict.

### **Proposition 4**

Objet : Pour un vrai sommeil : non aux fausses restrictions, oui au couvre-feu de 22h à 6h

Habitant aux alentours de l'aéroport de Bordeaux, je constate chaque nuit la dégradation de ma qualité de vie. Ce projet d'arrêté n'apporte aucune solution concrète. Les critères acoustiques sont inefficaces. Je demande l'adoption d'une mesure de bon sens : la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

L'étude technique sur laquelle s'appuie l'arrêté manque cruellement de neutralité. On note un manque d'indépendance de l'étude menée par le préfet et le cabinet TO70. De surcroît, elle manque de transparence : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. Les auteurs ont également procédé à une minoration de la population impactée, excluant de nombreux riverains impactés.

Le projet fait le pari risqué d'un scénario de référence qui anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion par les compagnies. C'est oublier que le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Cet arrêté ne prévoit pas de limitation du trafic de nuit, alors même que le nombre de vols moyen par jour augmente.

L'évaluation économique est tout aussi contestable. Les prétendus effets économiques et sur l'emploi avancés par l'aéroport sont invérifiables. Par contre, le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique. Le scénario B aux effets très limités confirme l'échec programmé de cette approche. Seul un couvre-feu (22h00-06h00) est à même de protéger les populations survolées par les vols de nuit.

### **Proposition 5**

Objet : Refus d'un arrêté de façade : exigeons un couvre-feu nocturne à Bordeaux-Mérignac

Par la présente contribution, je refuse le projet d'arrêté de restriction acoustique qui n'est qu'une mesure de façade. Je demande le remplacement de ces critères inopérants par la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

Il est impossible de faire confiance à l'analyse présentée. Nous dénonçons le manque d'indépendance de l'étude (préfet, cabinet TO70) ainsi que l'opacité des chiffres. Les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. De plus, la population impactée par les nuisances a subi une minoration flagrante pour réduire l'importance du problème.

Le document s'appuie sur un scénario de référence qui anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion. Cette modernisation théorique est une illusion, car le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. En l'état, le texte ne prévoit pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente de façon continue.

Sur le plan économique, le bilan est profondément déséquilibré. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique. À l'inverse, les prétendus effets économiques et sur l'emploi demeurent invérifiables. Le scénario B aux effets très limités démontre l'hypocrisie des restrictions acoustiques. Nous n'acceptons plus les compromis technologiques et exigeons un vrai couvre-feu.

### **Proposition 6**

Objet : Analyse critique du projet d'arrêté : rejet des critères acoustiques pour un couvre-feu

Le projet d'arrêté soumis à la consultation publique n'offre pas de réponse adaptée aux nuisances de l'aéroport de Bordeaux. Les restrictions acoustiques doivent être écartées au profit d'une mesure quantitative claire : la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

Plusieurs biais méthodologiques invalident les conclusions du dossier. Premièrement, le manque d'indépendance de l'étude, arbitrée par le préfet et le TO70, soulève un conflit d'intérêts. Deuxièmement, l'évaluation est opaque : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. On note également une minoration injustifiée de la population impactée.

L'évolution du trafic contredit l'efficacité affichée des mesures. Le scénario de référence anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion. Or, la pratique montre que le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. L'arrêté proposé ne fixe pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente.

Enfin, l'équation économique est tronquée. Les effets économiques et sur l'emploi allégués sont scientifiquement invérifiables dans les documents. À l'inverse, le coût social du bruit est le grand absent, non pris en compte dans le bilan économique présenté. Le scénario B n'offrant que des effets très limités, l'approche par restriction acoustique est obsolète. Seul le couvre-feu répond aux exigences de protection.

### **Proposition 7**

Objet : Justice pour les riverains de l'aéroport de Bordeaux : exigeons un vrai couvre-feu

Je dépose cette contribution pour exprimer mon rejet catégorique du projet d'arrêté. Les restrictions acoustiques ne protègent pas les citoyens. Je réclame la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées, qui subissent ces nuisances au quotidien.

Le rapport présenté souffre d'un manque d'indépendance de l'étude criant, sous la direction du préfet et du cabinet TO70. L'accès à l'information est entravé : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises au public. Pour minimiser la portée des mesures, les auteurs ont opéré une minoration de la population impactée.

Les projections de l'aéroport sont artificielles. Le scénario de référence anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion pour justifier le statu quo. Pourtant, le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Ce texte ne prévoit pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente chaque année.

L'évaluation socio-économique fait preuve d'une partialité inacceptable. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique. Parallèlement, les arguments concernant les effets économiques et sur l'emploi restent invérifiables. Le scénario B n'apportant que des effets très limités, les restrictions acoustiques sont un échec. La justice passe par un couvre-feu strict.

### **Proposition 8**

Objet : Non aux fausses solutions acoustiques, oui au couvre-feu immédiat à Bordeaux

Je m'oppose fermement au projet d'arrêté limitant l'action à de simples restrictions acoustiques pour l'aéroport de Bordeaux. Ces critères techniques sont inefficaces. Je demande la seule décision protectrice : la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

L'étude d'impact est biaisée dès l'origine. On constate un manque d'indépendance de l'étude évident, gérée par le préfet et le cabinet TO70. De plus, l'opacité est totale : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. La réalité est travestie, notamment par une minoration de la population impactée.

Le projet s'appuie sur un scénario de référence qui anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion. C'est une illusion. Le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. L'arrêté proposé ne contient pas de limitation du trafic de nuit, alors même que le nombre de vols moyen par jour augmente.

De plus, le bilan financier est inacceptable. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique. À l'opposé, les prétendues menaces sur les effets économiques et sur l'emploi sont invérifiables et non étayées. Le scénario B ne propose que des effets très limités. Face à cela, j'exige l'abandon des restrictions acoustiques au profit du couvre-feu.

### **Proposition 9**

Objet : Pour un avenir soutenable autour de l'aéroport : rejet des restrictions, choix du couvre-feu

Le développement de l'aéroport de Bordeaux ne peut plus se faire au détriment des conditions de vie des riverains. Le projet d'arrêté actuel, basé sur de simples restrictions acoustiques, passe à côté des enjeux. Je refuse ces mesures cosmétiques et demande la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées.

Le document de consultation souffre de graves lacunes. L'étude manque totalement d'indépendance (préfet, cabinet TO70). De plus, l'évaluation manque de rigueur : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. On déplore également une minoration de la population impactée dans les modèles de bruit présentés.

La trajectoire affichée est irréaliste. Le scénario de référence anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion, masquant le fait que le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Ce projet n'induit pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente de façon ininterrompue.

Enfin, la comptabilité socio-économique est faussée. Le coût social du bruit n'est absolument pas pris en compte dans le bilan économique. En revanche, les scénarios pessimistes sur les effets économiques et sur l'emploi restent invérifiables. Le scénario B ayant des effets très limités, les restrictions acoustiques doivent être écartées au profit d'un couvre-feu immédiat.

### **Proposition 10**

Objet : Contribution citoyenne : l'obligation d'un couvre-feu face à l'échec des restrictions acoustiques

En tant que citoyen, je souhaite exprimer mon désaccord profond avec le projet d'arrêté pour l'aéroport de Bordeaux. Les restrictions fondées sur des critères acoustiques ne résoudront rien. Je demande formellement la possibilité d'un véritable couvre-feu (22h00-06h00) pour apporter un répit aux populations impactées par la pollution sonore.

L'étude d'impact utilisée comme base du projet d'arrêté ne présente pas les garanties nécessaires. Le manque d'indépendance de l'étude (préfet, TO70) nuit à sa crédibilité. De plus, la transparence n'est pas au rendez-vous : les résultats d'étude sont invérifiables car les données et méthodes de calcul détaillés ne sont pas transmises. La méthodologie utilisée a par ailleurs abouti à une minoration de la population impactée.

Le projet fait le choix de s'en remettre au marché via un scénario de référence qui anticipe grandement le renouvellement de flottes d'avion. Or, l'expérience prouve que le faible gain acoustique des avions de nouvelle génération est compensé par l'augmentation du nombre de vols et de la taille des avions. Ce texte n'organise pas de limitation du trafic de nuit, alors que le nombre de vols moyen par jour augmente.

Sur le plan économique, l'arbitrage est biaisé. Le coût social du bruit n'est pas pris en compte dans le bilan économique, sacrifiant les riverains. À l'inverse, les affirmations concernant les impacts négatifs sur les effets économiques et sur l'emploi sont invérifiables. Le scénario B n'offrant que des effets très limités, je rejette les restrictions acoustiques et réclame un couvre-feu.