

Le 14 mai 2026 à 19:44, joel Gillon a écrit :

Pièces jointes : [<une journée d'atterrissages à Eysines et Pessac.pdf>](#)
[<mesures bruit pessac et eysines du 24 au 31-07-2025.pdf>](#)
[<TRAFIC NOCTURNE SELON LES TRANCHES HORAIRES.pdf>](#)

Voici quelques résultats d'analyse des données fournies par l'aéroport issues des stations de mesure de bruit de 2023 à 2025.

Sur l'usage de la piste secondaire :

J'ai analysé les données en atterrissage sur la piste 29 (station de Pessac) et j'ai mis en vis à vis les atterrissages captés à Eysines. ça montre qu'il y a entre 2200 et 3200 vols par an au-dessus de Pessac contre 13000 à 16000 à Eysines; ça correspond au taux souvent évoqué de 15%. Mais ça montre surtout que le nombre de jours d'utilisation de la piste secondaire n'a plus rien de marginal (de 105 à 117 selon l'année). La période d'utilisation peut être courte sur une journée mais le nombre de jours où il y a gêne n'a plus rien à voir avec les exigences liées à la maintenance (1 fois tous les 15j) et aux travaux sur la piste principale. Dès qu'il y a un vent de travers, il y a changement de piste. il y a une baisse sensible en 2025 (du nombre de mesures encore plus que du nombre total de vols qui a baissé de 10 à 12%entre 2024 et 2025)

	ARR 2023		ARR 2024		ARR 2025	
	Nb jours	Nb vols	Nb jours	Nb vols	Nb jours	Nb vols
PESSAC	108	3200	117	3134	105	2238
EYSINES	348	16187	335	16392	339	13121

Sur les vols nocturnes : graphique joint "vols selon tranches horaires"

j'ai considéré que les vols enregistrés sur les stations de Pessac, Martignas, Eysines et St Jean d'Ilac étaient représentatifs de pratiquement tous les mouvements (même si aucune station ne permet de détecter les mouvements en décollage sur la piste 11 qui passent au dessus du Bourgailh). On sait que les fichiers communiqués ne comportent pas toutes les mesures mais il y a l'essentiel c'est à dire les vols commerciaux. On avait détecté dans le 1er fichier fourni (2024) un écart sensible entre ce qu'affirme le rapport EIAE et les mesures enregistrées. En effet l'EIAE s'appuie sur 2023 pour dire que 70% des vols nocturnes sont entre 22h et 24h et qu'il s'agit très majoritairement d'atterrissages. Or, en 2024 on enregistre sur la piste 23 une part importante des vols après minuit surtout en décollage. J'ai vérifié avec les données 2023 et 2025. Le graphique joint rend compte des résultats. Les valeurs issues du rapport EIAE (atterrissages et décollages avant et après minuit) sont cohérentes avec les mesures 2023 (avec un nbre de vols supérieur dans l'EIAE ce qui est normal puisque les données bruit sont incomplètes). Le graphique montre une répartition très différente en 2024 qui se confirme en 2025. L'étude a utilisé les données 2023 comme référence et conservé les mêmes taux pour le futur (2029) or la réalité est très différente en 2024 et 2025. Quels auraient été les résultats de la simulation avec la répartition par période

constatée en 2024 et 2025 ? L'objectif fixé serait-il atteint avec une part de vols plus importante en coeur de nuit et un nombre de décollage plus significatif ?

Sur les avions de nouvelle génération : voir graphique joint "une journée d'atterrissages à Eysines et Pessac"

Philippe avait mis en évidence un écart faible sur les mesures de bruit enregistrées à Pessac entre les avions d'ancienne et de nouvelle génération. J'avais regardé aussi sur les données 2024 les différences constatées (en moyenne) sur d'autres stations. Cela montrait un écart de 1 à 3db plus sensible sur les décollages et sur la station la plus proche de l'aéroport (Le Haillan). Il nous a été dit qu'un écart en valeur moyenne n'avait pas de sens compte-tenu de la dispersion des valeurs de bruit selon les appareils et les conditions météorologiques. J'ai essayé de représenter les choses autrement. J'ai cherché une journée assez chargée en mouvements en atterrissage sur la piste principale (donc mesures sur une stations d'Eysines) et j'ai représenté par un nuage de points les niveaux de bruit mesurés au cours de la journée et distinguant les vols effectués avec des avions de nouvelle génération. Le graphique montre que les quelques points (ils sont encore peu nombreux à ce jour) correspondant aux avions dits silencieux ne se situent pas réellement en dessous des autres. J'ai tenté la même chose sur Pessac avec le même résultat mais moins de mesures (il n'y a pratiquement jamais une journée d'utilisation complète de la piste secondaire).

Sur la gêne ressentie à Pessac (piste secondaire) et à Eysines ; fichier joint "mesures bruit pessac et eysines du 24 au 31-07-2025"

J'ai choisi une semaine au cours de laquelle la piste secondaire a été souvent utilisée (il y avait sans doute des travaux ?) et j'ai représenté sur un nuage de points les niveaux de bruit enregistrés pour les atterrissages en distinguant ceux mesurés à Pessac (piste 29) et ceux mesurés à Eysines (piste 23). J'ai choisi la station Eysones Ecole Claverie car c'est celle qui est proche du bourg (celle du CTM est dans un secteur à vocation d'activités et donc peu représentative de la gêne subie par les habitants). Le graphique met clairement en évidence l'écart de niveau de bruit (proche de 5db) et l'y a des secteurs habités survolés encore plus proche de l'aéroport que Noës sous la trajectoire de la piste 29.