Direction de la Planification et de l'Urbanisme
Service de la Réglementation Urbaine



Colomiers

Plan Local d'Urbanisme

- approuvé par DCC du 28 juin 2012
- 1e mise en compatibilité approuvée par DCC du 19 décembre 2013

Mise à jour du PLU par arrêté du 23/05/2014

5 - Annexes

B - Autres annexes

5B4 - Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac

COLOMIERS terre d'envol

aua/Toulouse aire urbaine

toulouse métropole COMMUNAUTÉ URBAINE

Toulouse Métropole
6, Rue René Leduc - B.P. 35 821
31505 Toulouse Cedex 5
t. 05 81 91 72 00 - f. 05 81 91 72 01
www.toulouse-metropole.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

PREFECTURE
SERVICE DU PILOTAGE ET DE LA MUTUALISATION INTERMINISTERIELS

POLE AMENAGEMENT DURABLE

ARRETE

portant établissement du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome Toulouse-Blagnac et mise à jour du rapport de présentation du plan d'exposition du bruit

**LE PREFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES,
PREFET DE LA HAUTE-GARONNE,
OFFICIER DE LA LEGION D'HONNEUR,
OFFICIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE**

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment son article R147-5-1 ;

Vu l'article 9 du décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté ministériel du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R147-5-1 du code de l'urbanisme ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 août 2007 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

Vu l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2008 portant établissement de la carte de bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et mise à jour du rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit ;

Vu les résultats de la mise à disposition du public du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome Toulouse-Blagnac ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la préfecture de la Haute-Garonne,

- A R R E T E -

ARTICLE 1er :

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome Toulouse-Blagnac annexé au présent arrêté est adopté.

ARTICLE 2 :

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome Toulouse-Blagnac est annexé au rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Toulouse-Blagnac, par la procédure de mise à jour.

ARTICLE 3 :

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome Toulouse-Blagnac ainsi qu'une note exposant les résultats de la consultation sont disponibles à la Préfecture de la Haute-Garonne- Service du Pilotage et de la Mutualisation Interministérielle – pôle aménagement durable. Ces documents sont également mis en ligne sur le site internet de la préfecture www.haute-garonne.gouv.fr.

ARTICLE 4 :

Le présent arrêté sera transmis pour information aux maires des communes de Aussonne, Auzeville-Tolosane, Beauzelle, Blagnac, Castanet-Tolosan, Colomiers, Cornebarrieu, Mervilla, Merville, Mondonville, Pechbusque, Pompertuzat, Ramonville-Saint-Agne, Toulouse (mairies annexes d'Ancely, de Saint-Martin du Touch et des Sept-Deniers), Tournefeuille, Vieille-Toulouse, ainsi qu'aux présidents de la communauté urbaine Toulouse-Métropole, de la communauté d'agglomération du SICOVAL et de la communauté de communes de Save et Garonne.

ARTICLE 5 :

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département.

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Toulouse dans les deux mois suivant sa publication au recueil des actes administratifs.

ARTICLE 7 : Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne,
Le Directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Toulouse, le 12 MARS 2013

Pour le Préfet
et par délégation,
Le Secrétaire Général

Thierry BONNIER



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac 2012-2017

Mis à la disposition du public
du 10/09/2012 au 10/11/2012

Annexé au plan d'exposition au bruit (PEB)
de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac
approuvé le 21 août 2007

Approuvé par arrêté préfectoral
le 12 MARS 2013

Vu pour être annexé
à l'arrêté du
n°2 12 MARS 2013

Pour le Préfet
et par délégation,
Le Secrétaire Général
Thierry BONNIER



Résumé non technique

La réglementation européenne dans sa directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, codifiée au Code de l'Environnement dans les articles L 572-1 à 11 prévoit que chaque Etat élabore pour chacun de leurs aérodromes civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements (à l'exception des mouvements exclusivement effectués à des fins d'entrainement sur des avions légers), un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Les objectifs de ce plan sont de prévenir les effets du bruit et de réduire si possible les niveaux de bruit généré par les activités aériennes, d'évaluer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et de recenser les différentes mesures prévues pour lutter contre ces nuisances.

Le préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet du département de Haute-Garonne, conformément à la réglementation doit établir le PPBE de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à partir de la carte stratégique de bruit réalisée pour l'aérodrome et approuvée par arrêté préfectoral le 31 octobre 2008.

Les cartes de bruit fondent le PPBE de l'aérodrome. Ce document d'orientation recense les actions déjà prises ou en cours et définit les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par la cartographie. Décidées en concertation avec le public et l'ensemble des acteurs concernés, les propositions d'actions visent à prévenir les effets du bruit et à le réduire si nécessaire. Ces mesures reposent sur la politique conduite en France depuis de nombreuses années pour limiter les nuisances sonores dues au trafic aérien.

Elles s'articulent autour des lignes directrices suivantes :

- la diminution, à la source, du bruit des aéronefs ;
- l'optimisation et le contrôle des règles d'exploitation ;
- la maîtrise de l'urbanisme à proximité des aérodromes ;
- l'aide à l'insonorisation ;
- le développement de la concertation.

Ce plan est établi pour la période 2012-2017.

Il doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes de bruit.



Un suivi des actions proposées sera effectué annuellement à l'occasion de la réunion de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il donnera lieu au renseignement d'un tableau de suivi des actions, portant notamment sur le respect des échéances et sur l'évaluation de l'efficacité des mesures retenues en fonction des objectifs fixés.

Pour les cinq années à venir, l'Etat et l'exploitant de l'aéroport s'engagent à poursuivre leur politique de maîtrise des nuisances.

L'amélioration de la qualité de l'environnement sonore se fera par la mise en place des mesures suivantes.

- L'amélioration de la communication en particulier avec les élus des communes concernées par les nuisances sonores en les informant sur les procédures en vigueur et sur l'utilisation de procédures dégradées entraînant des trajectoires particulières, en diffusant les informations délivrées par le système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires mis en place sur demande de l'ACNUSA (système SENTINELLE).

- La poursuite de l'insonorisation des logements éligibles au Plan de Gêne Sonore

- La maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport en poursuivant le contrôle des permis de construire délivrés à l'intérieur du PEB

- La surveillance du respect des procédures de circulation aérienne publiées ;

- L'évaluation et la mise en œuvre de nouvelles procédures de circulation aérienne basées sur des informations satellitaires permettant une plus grande précision dans leur suivi (forte réduction de la dispersion) ;

- Le renforcement des restrictions d'exploitation de l'aéroport pour les aéronefs bruyants.

- La réduction du bruit au sol en incitant les compagnies et les assistants d'escale à se doter de groupes électrogènes et de matériels électriques.

Les mesures précédentes visent à améliorer les conditions de vie des riverains. Deux mesures supplémentaires visent notamment à consolider ce dispositif pour limiter les nuisances générées par le trafic de nuit :

- Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants ;

- Mise en place d'un « Observatoire cœur de nuit » (00h00 à 06h00).



PRINCIPALES ACTIONS PREVUES

Prévention :

- Poursuite des engagements contenus dans le Code de bonne conduite
- Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome (PEB) ;

Lutte contre les nuisances sonores :

- Promouvoir les procédures d'exploitation à moindre bruit (atterrissage et décollage) ;
- Choix du sens d'utilisation des pistes la nuit ;
- Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée ;
- Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance ;
- Veiller à la limitation des essais moteurs ;
- Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne ;
- Mise en place d'un « Observatoire cœur de nuit » ;
- Informer sur le niveau de bruit ;
- Informer sur l'activité aéroportuaire ;
- Sensibiliser et former les personnels employés sur la plate-forme aéroportuaire ;

Insonorisation des logements :

- Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements.

Un projet de ce plan fera l'objet d'une consultation du public pendant deux mois avant son adoption définitive par le Préfet et sa mise en application effective.

Les modalités de cette consultation seront publiées par voie de presse quinze jours avant la période de mise à disposition.



Table des matières

Résumé non technique 2

I – Introduction 6

II – Le contexte réglementaire 7

II.1 – Le cadre réglementaire européen 7
II.2 – La réglementation française 7
II.3 – La démarche d'élaboration 8

III – Présentation de l'aéroport 10

III.1 – Infrastructures aéroportuaires 12
III.2 – Procédures particulières 12
III.3 – Statistiques de trafic 13
III.4 – Instances de concertation 15
III.5 – Politique de réduction des nuisances sonores 15

IV – Mesures adoptées antérieurement à l'élaboration du PPBE 17

V - Outils de connaissance et de diagnostic 22

V.1 – Les Cartes de Bruit Stratégique (CSB) 23
V.2 – L'exploitation de la cartographie du bruit 28

VI – Objectifs et mesures prévues 31

VI.1 – Introduction 31
VI.2 – Mesures du PPBE 31

Synthèse des mesures 49

Historique des principales mesures 52

Annexe

Accords des autorités ou organismes compétents 53



I – Introduction

1. Après avoir constaté que le bruit est l'un des principaux problèmes d'environnement qui se pose en Europe, la commission européenne a émis en 1996 plusieurs recommandations dans un *Livre Vert* sur la future politique communautaire du bruit. En 1997, le Parlement européen approuvait les orientations proposées par ce livre vert et proposait l'élaboration d'une directive-cadre. Le 25 juin 2002, le Parlement et le Conseil européens adoptaient la ***directive européenne n° 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement*** qui définit une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

La transposition en droit français de cette directive prévoit l'établissement de **cartes stratégiques de bruit** pour les aérodromes dont le trafic annuel dépasse 50 000 mouvements, à l'exception des activités militaires et des mouvements effectués exclusivement à des fins d'entraînement sur des avions légers. Ces cartes de bruit servent de base à l'élaboration de **plans de prévention du bruit dans l'environnement** (PPBE), qui consistent à établir une planification des mesures de lutte contre le bruit.

Pour **l'aéroport de Toulouse-Blagnac**, la cartographie de bruit a été approuvée par arrêté préfectoral le 31 octobre 2008. Elle est constituée des représentations graphiques des niveaux de bruit actuels et futurs, de jour et de nuit, ainsi que de données chiffrées sur le nombre de personnes exposées à ces niveaux de bruit aux différents horizons.

Le présent plan de prévention du bruit dans l'environnement constitue donc la seconde étape du processus. Après un rappel du contexte réglementaire européen et français, il définit, sur la base de l'état des lieux et du résultat des projections à long terme, les actions qui visent à prévenir et, éventuellement, à réduire les effets du bruit liés au transport aérien.

Conformément à la réglementation, ce plan d'actions se base sur les dispositions déjà adoptées depuis ces 10 dernières années et sur les mesures actuellement à l'étude et qui devraient être mises en œuvre au cours des 5 prochaines années.



II – Le contexte réglementaire

Les textes

Directive n°2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002)

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004, transpose la directive européenne en droit français

Loi de ratification n° 2005-1319 du 26 octobre 2005, crée le chapitre II du livre VII du code de l'Environnement (articles L 572-1 à L 572-11)

Article R-572 1 à 11 du code de l'Environnement.

Arrêté du 3 avril 2006, donne la liste des aérodromes concernés

Arrêté du 4 avril 2006, définit les dispositions techniques et en particulier les indicateurs de bruit à retenir.

Code de l'environnement – Chapitre II : Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement
Art. L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11

Code l'urbanisme – Art. R.147-5-1

Il est important de replacer le PPBE dans le contexte réglementaire européen et national pour en souligner l'intérêt et l'ambition.

II.1 – Le cadre réglementaire européen

La *directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002* a fixé le cadre réglementaire en matière de lutte contre le bruit dans l'environnement des grandes agglomérations et aux abords des grandes infrastructures de transport. Les aéroports, avec les routes, voies ferrées et les sites d'activité industrielle, sont les grandes sources de bruit ambiant ciblées par cette législation, qui s'applique également aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'objectif de cette directive est de définir une approche commune aux Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant par :

- une évaluation de l'exposition au bruit des populations basée sur des méthodes communes aux pays européens,
- une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit actuels et futurs ;
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition.

Ces principes fondamentaux ont donc été transposés en droit français pour une application désormais effective aux agglomérations et infrastructures de transport auxquels ils sont dédiés.

II.2 – La réglementation française

Le plan d'exposition au bruit (PEB)

est un outil de maîtrise de l'urbanisme autour des aéroports qui a été instauré par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes et codifié au code de l'urbanisme. Il définit sur la base d'un zonage technique les conditions d'utilisation des sols pour éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores liées à l'activité des aérodromes.

La transposition française de la directive relative aux infrastructures de transports terrestres et aux grandes agglomérations résulte de *l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004* (JORF du 14/11/04), ratifiée par la *loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005* (JORF du 27/10/05) et intégrée au code de l'environnement.



Définitions

L_{den}
L : Level = niveau [d'exposition au bruit]
d : day = jour ;
e : evening = soirée ;
n : night = nuit

C'est un indicateur de bruit qui traduit la nuisance sonore sur une période donnée. Cet indice est construit à partir de l'unité dB(A). Il donne un poids différent aux nuisances générées selon les périodes d'une journée (jour, soirée et nuit). Sa valeur est ainsi augmentée de 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et de 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

L_{night}

C'est la composante nuit du L_{den}.

Le décibel (dB)

C'est l'unité de graduation retenu pour caractériser un niveau sonore. Cette unité se calque bien sur la sensibilité différentielle de l'ouïe, puisqu'un écart de 1 dB entre deux niveaux de bruit correspond sensiblement à la plus petite différence de niveau sonore décelable par l'oreille humaine.

Le décibel A, noté dB(A)

C'est une variante traduisant la sensibilité plus forte de l'oreille aux sons aigus qu'aux sons graves.

Les dispositions concernant les grands aérodromes ont été directement transposées dans le code de l'urbanisme (article R.147-5-1), compte tenu de l'existence de **plans d'exposition au bruit** établis autour des aérodromes. L'ensemble des données issues de la cartographie du bruit, ainsi que les objectifs et les mesures définissant le contenu des plans de prévention du bruit dans l'environnement, seront donc inclus dans le rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome.

La liste des aérodromes civils concernés est donnée par l'arrêté du 3 avril 2006. Il s'agit des 9 aéroports suivants : *Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon-Saint-Exupéry, Marseille-Provence, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly* et ***Toulouse-Blagnac***.

Pour la réalisation des cartes de bruit, les indicateurs de niveau sonore à utiliser sont précisés par l'arrêté du 4 avril 2006 et correspondent aux indicateurs harmonisés : $\mathbf{L_{den}}$ et $\mathbf{L_n}$. Le L_{den} est un indicateur du niveau de bruit global pendant la journée, la soirée et la nuit utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Le L_n est un indicateur de la gêne sonore ressentie pendant la nuit (de 22h à 6h).

II.3 – La démarche d'élaboration

Les modalités d'organisation, la méthodologie et la coordination entre les différents acteurs pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit ont été précisées dans la circulaire du 7 juin 2007 du ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables ainsi que les lignes directrices pour la réalisation des PPBE.

Pour le domaine aéroportuaire, la circulaire rappelle que la lutte contre le bruit doit être basée sur le principe « d'approche équilibrée » défini par l'OACI [1] pour la gestion du bruit sur les aéroports et qui s'inscrit dans une démarche de développement durable du transport aérien. Ce concept préconise une méthode d'action s'articulant autour de quatre éléments essentiels :

- la réduction à la source du bruit des avions,
- les procédures opérationnelles d'exploitation à moindre bruit,
- la planification et la gestion de l'utilisation des sols,
- et, en dernier recours, les restrictions d'exploitation.

[1] Organisation de l'Aviation Civile Internationale – La notion « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit sur les aéroports a été décidée par une résolution de la 33ème assemblée générale de l'OACI (réf. appendice C de la résolution A 33-7 de l'assemblée).



Cette approche part du principe que la situation des aéroports en matière de bruit n'est pas identique en tout aéroport : des facteurs locaux tels que la situation géographique, la densité de la population autour de l'aéroport et les éléments climatiques justifient une approche différenciée aéroport par aéroport.

Cette méthode d'étude et de résolution des problèmes posés par le bruit au voisinage des aéroports a été institutionnalisée en Europe par l'adoption de la *directive 2002/30/CE du 26 mars 2002* relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté » (transposition en France par le *décret n° 2004-1051 du 28 septembre 2004*). Cette directive harmonise les conditions de retrait des avions les plus bruyants et stipule qu'aucune interdiction de restriction d'usage ne pourra s'envisager pour les avions, si elle n'est pas précédée d'une comparaison des coûts et avantages des diverses mesures envisageables, maîtrise de l'urbanisme et aides à l'insonorisation des logements incluses.

Cette approche a également présidé à l'élaboration du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac approuvé le 21 août 2007. En effet, l'évolution progressive des trajectoires aux abords de l'aérodrome, le renouvellement de la flotte des compagnies ou les nouvelles mesures de restriction d'exploitation sont quelques exemples d'éléments qui ont été pris en compte pour la conception du plan d'exposition au bruit et qui ont abouti à éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. De ce fait, les mesures prévues par le PPBE sont homogènes avec le dossier ayant servi de base à l'élaboration du PEB.

L'autorité compétente pour l'élaboration des cartes de bruit et du PPBE de l'aéroport est l'autorité responsable de l'élaboration du plan d'exposition au bruit, à savoir le préfet. Toutefois, si les mesures retenues dans le PPBE ne sont pas de la compétence du préfet, les accords des autorités compétentes pour décider et mettre en œuvre ces mesures sont mentionnés en annexe du PPBE.

Le projet de PPBE est mis à la disposition du public pendant deux mois de manière à lui permettre de prendre connaissance du projet et présenter ses observations. Après approbation par le préfet, le PPBE, ainsi qu'une note exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été réservée, sont disponibles en préfecture et publiés par voie électronique. Ces éléments ont vocation à être inclus au rapport de présentation du plan d'exposition au bruit par simple mise à jour, indépendamment de la révision de ce dernier.

Enfin, les PPBE sont réexaminés au moins tous les cinq ans et, le cas échéant, révisés en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés.



III - Présentation de l'aéroport

Au cœur de la région Midi-Pyrénées, l'aéroport est situé à une vingtaine de minutes du centre ville de Toulouse. Cette proximité apporte avantages et inconvénients, les communes et leurs habitants bénéficiant des retombées économiques mais supportant aussi des nuisances.
L'impact de l'activité aéroportuaire sur les transports terrestres est abordé dans un cadre plus large : le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Ce document d'orientation, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, fait référence au code de l'environnement (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30.12.1996, modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs du 30.12.1982). Il est destiné à assurer un équilibre entre les besoins de mobilité des personnes et la protection de leur environnement.
Enfin, l'impact des nuisances sonores sur l'aménagement et l'urbanisation de l'agglomération toulousaine est actuellement pris en compte par les élus des communes concernées dans un document d'orientation : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), prévu par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU).
Ce document définit le cadre de référence et les principes généraux du développement urbain de l'agglomération avec lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes concernées doivent être compatibles.

Toulouse-Blagnac : une infrastructure stratégique pour le territoire

Une porte d'entrée du territoire nécessaire au rayonnement européen de la métropole

Sans point d'entrée adapté, l'essor économique et touristique, l'emploi, la compétitivité, l'attractivité globale, notamment en termes d'investissements étrangers, le rayonnement de territoires entiers sont compromis et même bridés quel que soit le dynamisme intrinsèque de ces territoires et les efforts de leurs acteurs économiques pour développer leur activité.
Avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'aire urbaine toulousaine dispose de la quatrième plate-forme aéroportuaire régionale française. L'aéroport constitue la porte d'entrée nationale, européenne et internationale de la métropole toulousaine.

Une activité aéroportuaire au cœur de l'avenir régional

Les industries de l'aéronautique et du spatial représentent aujourd'hui le premier secteur économique de Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne. L'agglomération toulousaine est considérée comme le premier pôle européen en matière d'aéronautique civile et le deuxième mondial avec la présence d'"EADS".



Dans le cadre de cette compétition mondiale, la création de la zone d'activités aéronautiques de 380 hectares "Aéroconstellation" constitue pour la région Midi-Pyrénées, le projet majeur.
Sur cette zone, sont localisées de nombreuses entreprises à vocation aéronautique, notamment les chaînes d'assemblage de l'A 380, les ateliers de maintenance d'Air France ainsi que d'autres sociétés de même nature.
Cet ensemble représente à lui seul plusieurs milliers d'emplois directs et indirects et génère des retombées régionales exceptionnelles en termes de ressources.

Depuis le 16 mars 2007, l'Aéroport de Toulouse-Blagnac est géré et exploité, par concession de l'Etat jusqu'au 31 décembre 2046 par la Société Aéroport Toulouse-Blagnac, société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance.
Cette société aéroportuaire est détenue par l'Etat (60% du capital), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (25%) et les Collectivités territoriales (15% répartis entre le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse).



III.1 – Infrastructures aéroportuaires :

Définitions

QFU : sens d'utilisation d'une piste
Le numéro correspond à l'orientation magnétique exprimée en dizaines de degrés sur une rose des vents. Dans le cas de l'aéroport de Toulouse-Blagnac :
La lettre associée au numéro permet de distinguer, pour une même orientation,
la piste située à droite (right) de la piste située à gauche (left).

Deux pistes bituminées orientées nord-ouest / sud-est :

* piste 1 : 3 000 m de long et 45 m de large, proche de l'aérogare.

* piste 2 : 3 500 m de long et 45 m de large, proche des installations des constructeurs aéronautiques.

En raison des conditions météorologiques locales, la répartition du taux d'utilisation est de l'ordre de 65% face au nord-ouest (QFU 32) et de 35% face au sud-est (QFU 14).

APPM :
Document de planification à long terme de l'aérodrome, dont le but est de matérialiser les principes qui peuvent servir de base aux études extérieures et à la poursuite des procédures. Ce document fixe les caractéristiques de l'aérodrome dans son développement définitif, en précisant l'emprise future, l'implantation des pistes et des voies de circulation principales, des zones réservées aux installations techniques, commerciales ou industrielles.

Le dimensionnement de ces deux pistes est conforme à l'Avant Projet de Plan de Masse (APPM), approuvé par le Ministre le 3 février 1970.

Compte tenu de l'enclavement de l'aéroport en zone fortement urbanisée, la consistance du système de pistes existant ne peut plus évoluer.

Equipements de radionavigation :

I.L.S. Instrument Landing System :
Système de guidage radioélectrique utilise par les avions à l'atterrissage pour effectuer des approches précises, y compris par très mauvaise visibilité.
Cet équipement améliore de façon significative la précision, en réduisant la dispersion latérale et verticale dans le suivi de la trajectoire d'approche en phase d'atterrissage, notamment le respect du plan de descente.

L'aéroport est doté d'installations d'aides à la navigation qui permettent d'assister les aéronefs lorsqu'ils sont en phase d'atterrissage ou de décollage.

Les quatre seuils de piste (deux sens d'atterrissages par piste), sont équipés d'I.L.S.(Instrument Landing System) dont les performances permettent un « atterrissage tous temps ».

III.2 – Procédures particulières :

❖ **Choix du QFU :**

De nuit, en fonction de la densité du trafic et lorsque les conditions météorologiques le permettent (vent calme et pas de brouillard) :

* A l'atterrissage : le QFU 14 (face au sud-est), est privilégié ;

* Au décollage : le QFU 32 (face au nord-ouest), est privilégié ;

Ceci permet d'éviter, dans la mesure du possible, de survoler des zones fortement urbanisées de TOULOUSE.



III.3 – Statistiques de trafic :

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est le 6ème aéroport français en termes de nombre de passagers et de mouvements* d'avions.

Le nombre de mouvements avion réalisé en 2010 est inférieur à celui de 2001 :
92 376 mouvements en 2010, 104 664 mouvements en 2001, alors que le nombre de passagers est passé, sur la même période, de 5 244 402 passagers en 2001 à 6 405 906 en 2010.

Cela a été rendu possible par l'évolution de « l'emport moyen passagers » :

- 61 en 2001 (5 244 402 passagers pour 86 122 mouvements commerciaux) ;
- 80 en 2010 (6 405 906 passagers pour 79 848 mouvements commerciaux.

Ceci est conforme à l'action n°17 de la Charte de qualité de l'Environnement, validée en 2003 :

Capacité d'accueil :

« Sur les lignes déjà bien desservies, les compagnies aériennes, pour faire face à la demande, privilégieront une augmentation de la capacité d'accueil des avions plutôt qu'un accroissement de la fréquence ».

* Le terme « mouvement » désigne un atterrissage ou un décollage.



	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Passagers	**3 300 506**	**3 120 054**	**3 233 268**	**3 249 659**	**3 447 161**	**3 658 203**
Mouvements d'avions	**77 808**	**77 536**	**75 638**	**71 438**	**69 710**	**80 017**
commerciaux	38 352	39 312	38 014	37 473	37 391	47 961
non commerciaux	39 456	38 224	37 624	33 965	32 319	32 056
	1996	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**
Passagers	**4 221 320**	**4 426 732**	**4 722 333**	**5 068 160**	**5 350 404**	**5 244 402**
Mouvements d'avions	**88 752**	**95 457**	**97 295**	**103 588**	**103 962**	**104 664**
commerciaux	60 076	69 177	75 064	83 080	87 509	86 122
non commerciaux	28 676	26 280	22 231	25 508	16 453	18 542
	2002	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**
Passagers	**5 337 786**	**5 304 833**	**5 612 559**	**5 799 536**	**5 956 552**	**6 162 288**
Mouvements d'avions	**100 061**	**95 357**	**92 351**	**94 844**	**97 324**	**95 137**
commerciaux	82 288	78 437	77 291	79 330	79 962	80 485
non commerciaux	17 773	16 920	15 060	15 514	17 362	14 652
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Passagers	**6 349 677**	**6 277 621**	**6 405 906**	**6 988 140**		
Mouvements d'avions	**94 609**	**91 103**	**92 376**	**96 820**		
commerciaux	81 274	78 661	79 848	84 638		
non commerciaux	13 335	12 442	12 528	12 182		

* Les activités non commerciales sont essentiellement constituées par :

- les vols liés à la construction aéronautique ;
- l'aviation générale, dont l'aviation d'affaires ;
- l'aviation légère ;
- les vols liés aux liaisons assurées par le Centre d'Essais en Vol.



III.4 – Instances de concertation :

Deux instances de concertation environnementale composées de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales concernées, des associations de riverains, des usagers et de l'exploitant de l'aérodrome ont été créées :

- **la Commission Consultative de l'Environnement (CCE)**, consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement

- **la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)**, consultée sur le contenu du plan de gêne sonore et sur l'affectation des aides destinées à atténuer les nuisances subies par les riverains.

III.5 – Politique de réductions des nuisances sonores

L'élaboration de la carte de bruit de l'aéroport, approuvée en octobre 2008, a permis d'évaluer le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores dues au trafic aérien en 2006 et à l'échéance du PEB, soit en 2030.
Ces cartes sont établies en Lden, pour évaluer le bruit global et en Ln pour le bruit nocturne.

La politique de lutte contre le bruit, instaurée par l'Etat et l'exploitant, a permis de limiter la gêne ressentie par les riverains.
La maîtrise de l'urbanisation aux abords de l'aéroport avec l'établissement du dernier plan d'exposition au bruit approuvé le 21 août 2007 (le 1er PEB date de 1974), et l'insonorisation acoustique des logements situés à l'intérieur du périmètre du plan de gêne sonore approuvé le 31 décembre 2003 ont participé à l'amélioration de la situation des populations riveraines.
Au 31 décembre 2010, 8 000 logements, sur un potentiel de l'ordre de 15 à 20 000, ont bénéficié d'une aide, pour un montant de 41,3 millions d'euros.

La perception de taxes sur les nuisances sonores, la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP), puis la Taxe sur les Nuisances Sonores Aéroportuaires (TNSA), depuis le 1er janvier 2005 a alimenté un fonds permettant le financement à 80% (100% dans certains cas), des travaux d'insonorisation des logements des riverains situés dans le Plan de Gêne Sonore (PGS).
Afin d'accélérer l'indemnisation des riverains, les Collectivités Territoriales ont décidé de contribuer financièrement à ce dispositif pendant 4 ans à partir de 2008.
Ce « fonds complémentaire » représente 2,4 millions d'euros par an.

Un décret, paru le 9 juin 2009, porte le taux de prise en charge pour les opérations groupées, à 95% pour les travaux d'isolation acoustique et de ventilation.

L'objectif de la mesure est de favoriser l'accès à l'aide à l'insonorisation pour les riverains les plus exposés aux nuisances sonores dues au trafic aérien.



La réalisation, en 2003, d'une charte de qualité de l'environnement, en concertation étroite avec les membres de la CCE, a intensifié la mise en œuvre d'une politique de lutte contre le bruit, notamment par la mise en application des mesures présentées au paragraphe IV.



IV - Mesures adoptées antérieurement à l'élaboration du PPBE



La Charte de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a été validée en 2003. Elle est consultable et téléchargeable depuis le site de l'aéroport.

La réduction des nuisances sonores constitue une préoccupation majeure et constante de tous les acteurs du transport aérien. Depuis de nombreuses années, l'Etat et l'exploitant de l'aéroport de Toulouse-Blagnac conduisent une politique active de lutte contre le bruit axée sur la réduction des nuisances sonores et la limitation des populations concernées par la gêne. Les actions font l'objet d'un important travail de concertation entre les élus locaux, les associations de riverains et les utilisateurs de l'aérodrome au sein de la **Commission Consultative de l'Environnement (CCE)**. Cette commission, réunie au moins une fois par an, est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement. Elle peut également, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions.

Cela s'est traduit notamment par l'établissement d'une **Charte de l'environnement, validée en 2003,** aboutissement de trois années de travail ayant privilégié la concertation entre tous les acteurs. Elle répond à un enjeu majeur : maîtriser les nuisances sonores et fixer les règles d'un développement durable de l'activité aéroportuaire en concertation avec les partenaires concernés. Elle définit des engagements que tous s'attachent à respecter.

Les cinq axes formulés dans la charte se déclinent en trente cinq actions mises en œuvre par les différents acteurs

- Mieux évaluer le bruit (4 actions) ;
- Maîtriser le bruit émis (14 actions) ;
- Prévenir et traiter la gêne sonore (8 actions) ;
- Développer le management environnemental (2 actions) ;
- Poursuivre l'information et la concertation (7 actions).

La liste des actions inscrites dans la charte de l'environnement en matière de maîtrise des nuisances sonores est présentée ci-dessous.

La totalité des trente cinq actions a été réalisée.

Charte de qualité de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (2003) - LE PLAN D'ACTIONS ET SON CALENDRIER

Axe	*Action*	MESURES	PILOTE	ACTEURS	Avancement
I		**Mieux évaluer le bruit**			
	1	Proposition de changement d'indice de bruit	Signataires	MEEDDM	Réalisé
	2	Mettre en place un système de surveillance du bruit et des trajectoires	ATB	ATB / DSAC Sud	Réalisé
	3	Réaliser un diagnostic de la gêne sonore	DIREN	Signataires	Obsolète
	4	Etudier l'impact des bruits émis par les avions au sol	ATB	ATB / Constructeurs	Réalisé
II		**Maîtriser le bruit émis**			
	5	Etendre les créneaux d'interdiction des avions dits du "chapitre 2" la nuit.	DSAC Sud	MEEDDM	Obsolète
	6	Proposer de nouvelles restrictions pour les avions dits du "chapitre 3" les plus bruyants.	DSAC Sud	MEEDDM	Réalisé
	7	Fixer un niveau de bruit instantané à ne pas dépasser la nuit.	DSAC Sud	ACNUSA/MEEDDM	Non retenu
	8	Respecter les procédures	SNA Sud	SNA Sud	Permanent
	8 - 1	Définition de volumes environnementaux	DSNA	SNA Sud	Réalisé
	8 - 2	Cartes aéronautiques "Environnement"	DSNA	SNA Sud	Réalisé
	9	Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée	Usagers	Signataires Code de bonne conduite	2009
	10	Mettre en place une concertation élargie pour l'étude de nouvelles procédures	ACNUSA	Signataires	Réalisé
	11	Mettre en place un nouvel ILS	SNA Sud	SNA Sud	Réalisé
	12	Augmenter la hauteur de survol des avions en phase d'approche	SNA Sud	SNA Sud	Réalisé
	13	Limiter l'utilisation des APU	ATB / Constructeurs	ATB / Constructeurs	Réalisé
	14	Pénaliser plus fortement les avions bruyants	MEEDDM	MEEDDM	Réalisé
	15	Sanctionner	ACNUSA	DSAC Sud	Permanent
	16	Elaborer un code de bonne conduite	SNA Sud	Etat / Cies / Org. prof. / Constructeurs	2009
	17	Optimiser la programmation des vols	ATB	ATB / Cies	Permanent
III		**Prévenir et traiter la gêne sonore**			
	18	Favoriser le transfert de certaines composantes de l'activité	ATB / DSAC Sud	ATB / DSAC Sud	Permanent
	19	Réviser le PEB	Préfet	DSAC Sud	Réalisé
	20	Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PEB	CCE	DSAC Sud	Permanent
	21	Tenir compte des évolutions de la réglementation	Préfet	Communes	Réalisé
	22	Faire appliquer le nouveau PEB par les communes, de façon anticipée	Préfet	Communes	Réalisé
	23	Assurer une bonne information sur les règles d'urbanisme dans les différentes zones	DDE	Communes	Permanent
	24	Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PGS	CCE	DSAC Sud	Permanent
	25	Mettre en adéquation les ressources et les besoins	ATB	MEEDDM	Permanent
	26	Clarifier les procédures d'obtention des aides	ATB	ATB / Communes	Permanent
IV		**Développer le management environnemental**			
	27	Réaliser un diagnostic environnemental global	ATB	ATB	Réalisé
	28	Aller vers une certification ISO 14001	ATB	ATB	Réalisé
V		**Poursuivre l'information et la concertation**			
	29	Mettre en place le comité permanent	Préfet	CCE	Réalisé
	30	Définir les indicateurs de suivi de la charte	Préfet	Comité	Réalisé
	31	Organiser l'accueil et l'information du public à l'aéroport	ATB / DSAC Sud	ATB / DSAC Sud	Réalisé
	32	Créer et diffuser une lettre périodique d'information	ATB / DSAC Sud	ATB / DSAC Sud	Réalisé
	33	Faciliter la circulation des informations entre les partenaires de la charte	Partenaires	Partenaires	Permanent
	34	Informer sur les évènements particuliers	DSAC Sud / ATB	DSAC Sud / ATB / Constructeurs	Permanent
	35	Formaliser une procédure de gestion des demandes et des plaintes	ATB / DSAC Sud / SNA Sud	ATB / DSAC Sud / SNA Sud	Réalisé



ACNUSA :	Autorité de Contrôle des NUisanceS Aéroportuaires
ATB :	Aéroport Toulouse-Blagnac : Exploitant de l'aéroport
CCE :	Commission Consultative de l'Environnement
CCAR :	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
DIREN :	Direction de l'Environnement
DSAC Sud :	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud (régions Midi-Pyrénées et Limousin)
SNA Sud :	Service de la Navigation Aérienne Sud (régions Midi-Pyrénées et Limousin plus les aérodromes d'Agen, d'Angoulême et de Carcassonne)
MEDDTL :	Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (2011)
MEEDDM :	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer,



Vols de nuit

Arrêté ministériel du 21 mars 2003 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome

- Aucun des aéronefs classés « aéronefs bruyants » ou « aéronefs très bruyants » ne peut :
  - Atterrir entre 22h00 et 06h00, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement ;
  - Décoller entre 22h00 et 06h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement

- A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs du pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité.

- Aucun essai de moteur ne peut être effectué entre 22h00 et 06h00, heures locales.

- Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

- Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages.



La Commission Consultative de l'Environnement a mis en place en son sein un comité permanent chargé d'assurer la continuité de la concertation et le suivi des engagements ; ce comité constitue également la **Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR)** qui est consultée sur le plan de gêne sonore, sur le programme pluriannuel préparé par le gestionnaire et sur l'attribution des aides financières

L'aide à l'insonorisation est financée par la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) payée par les compagnies aériennes en fonction de la typologie de leur flotte et du nombre de mouvements qu'elles réalisent sur la plate-forme. C'est le gestionnaire de la plate-forme concernée qui gère la redistribution de cette taxe auprès des riverains. Après avis conforme de la CCAR, le produit de la taxe peut être utilisé pour insonoriser des logements, des établissements d'enseignement ou des locaux sanitaires et sociaux.

En règle générale pour l'insonorisation des logements, l'aide financière représente 80% du montant des prestations réellement exécutées (travaux et études acoustiques préalables) ou 95 % s'il s'agit d'une opération groupée. Le montant de ces prestations ne peut dépasser un plafond fixé en fonction des caractéristiques du logement et de la zone du PGS où il se trouve.



Le Code de Bonne Conduite environnementale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac définit des dispositions complémentaires aux outils réglementaires en vue de la limitation des nuisances sonores.

Par ailleurs, une démarche de sensibilisation des professionnels du transport aérien (Direction Générale de l'Aviation Civile, compagnies aériennes, pilotes de ligne, contrôleurs aériens, exploitant de l'aéroport) a été conduite par le SNA Sud (DGAC) et a abouti en juin 2009 à la publication d'un **« Code de Bonne Conduite Environnementale ».**

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce Code de bonne conduite est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Ce code regroupe les engagements pris par les signataires, afin de promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leurs fonctionnements opérationnels.

Comme il ne peut y avoir d'engagement sans contrôle, les autorités aéroportuaires veillent au strict respect des restrictions d'utilisation des avions les plus bruyants et des conditions de circulation aérienne aux abords de l'aérodrome. Ces modalités de contrôle s'appuient sur un arrêté ministériel qui impose des restrictions d'exploitation, dont le non-respect peut conduire à une notification de manquement passible d'une amende.

Enfin, ces principales mesures liées aux activités aéroportuaires s'accompagnent d'une politique de restrictions de l'urbanisme aux abords de l'aérodrome, visant à éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit.



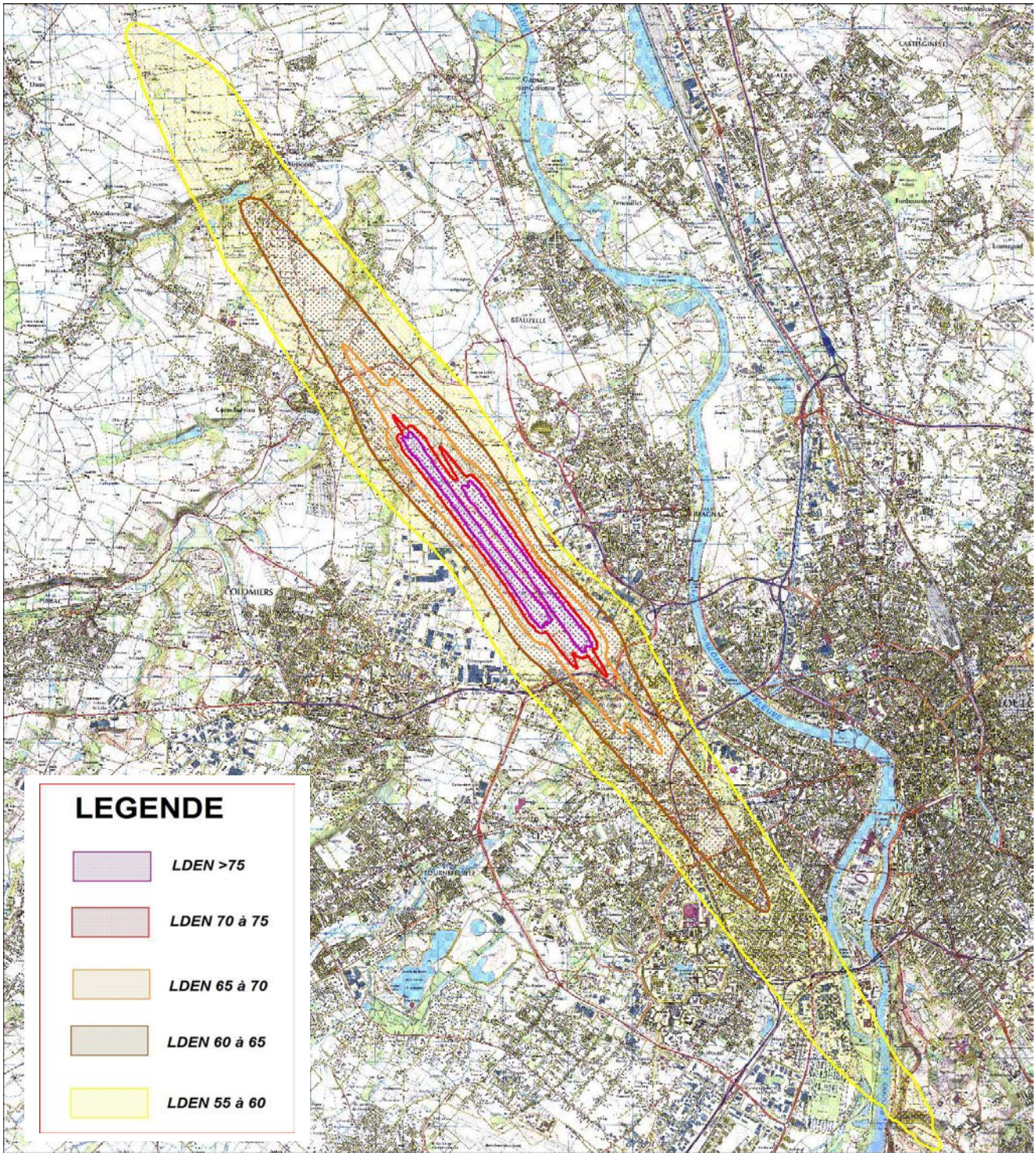
V – Outils de connaissance et de diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont destinées à permettre une évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Leur principal objectif est de donner à l'autorité compétente des éléments de diagnostic pour asseoir de futures actions de lutte contre le bruit. Elles comportent, d'une part, des documents graphiques, mais aussi des tableaux de synthèse recensant les populations, les établissements sensibles et les superficies exposés. L'ensemble de la démarche comporte donc deux étapes distinctes : des calculs acoustiques destinés à tracer des courbes isophones, puis des calculs par le biais de techniques de systèmes d'information géographique (SIG) pour estimer les populations et quantifier les surfaces exposées.

V.1 – Les Cartes de Bruit Stratégique (CSB)

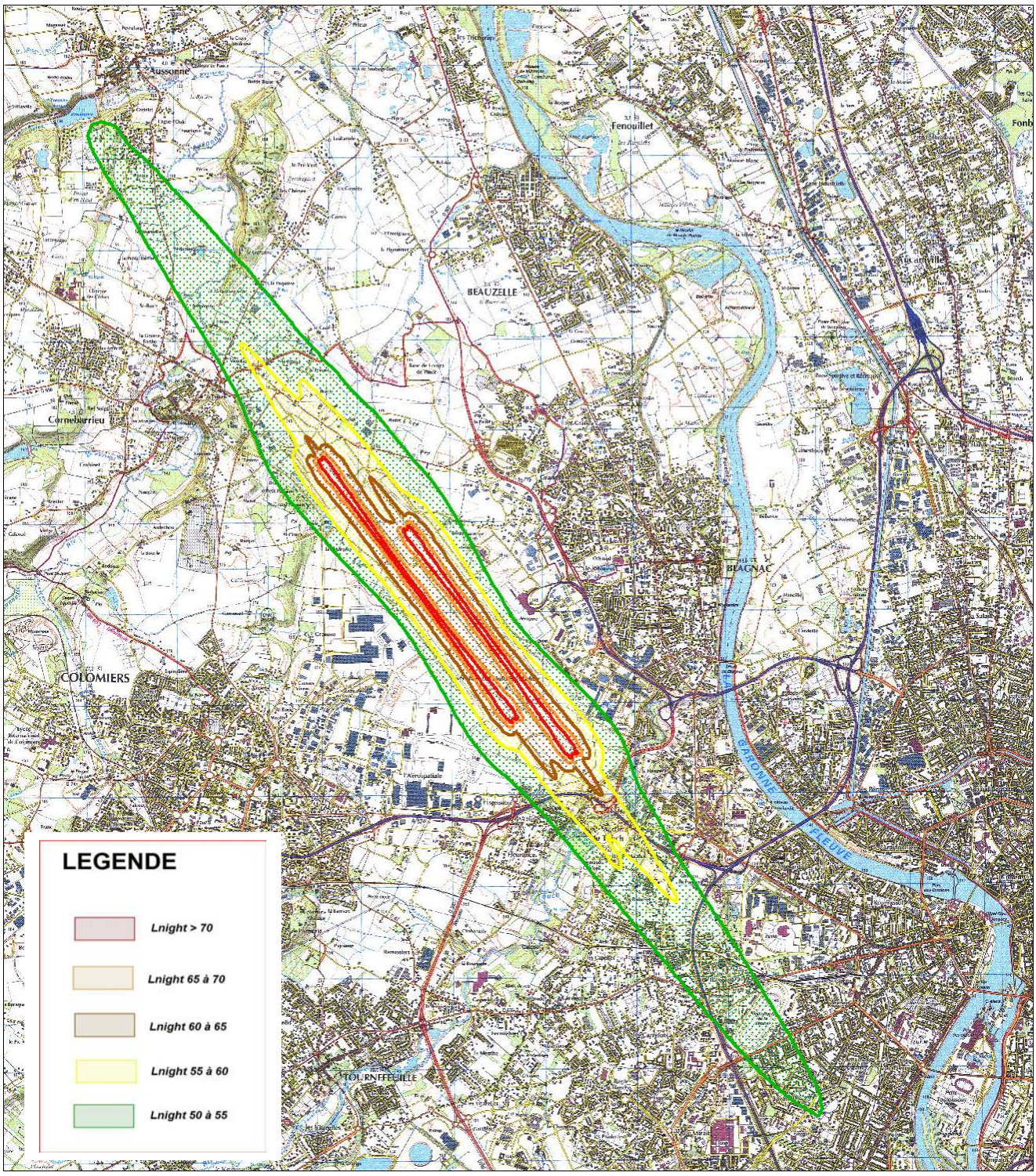
- **Cartes A : « Situation de référence » en L_{den} et Ln – 97 320 mouvements**

  Lden 2006



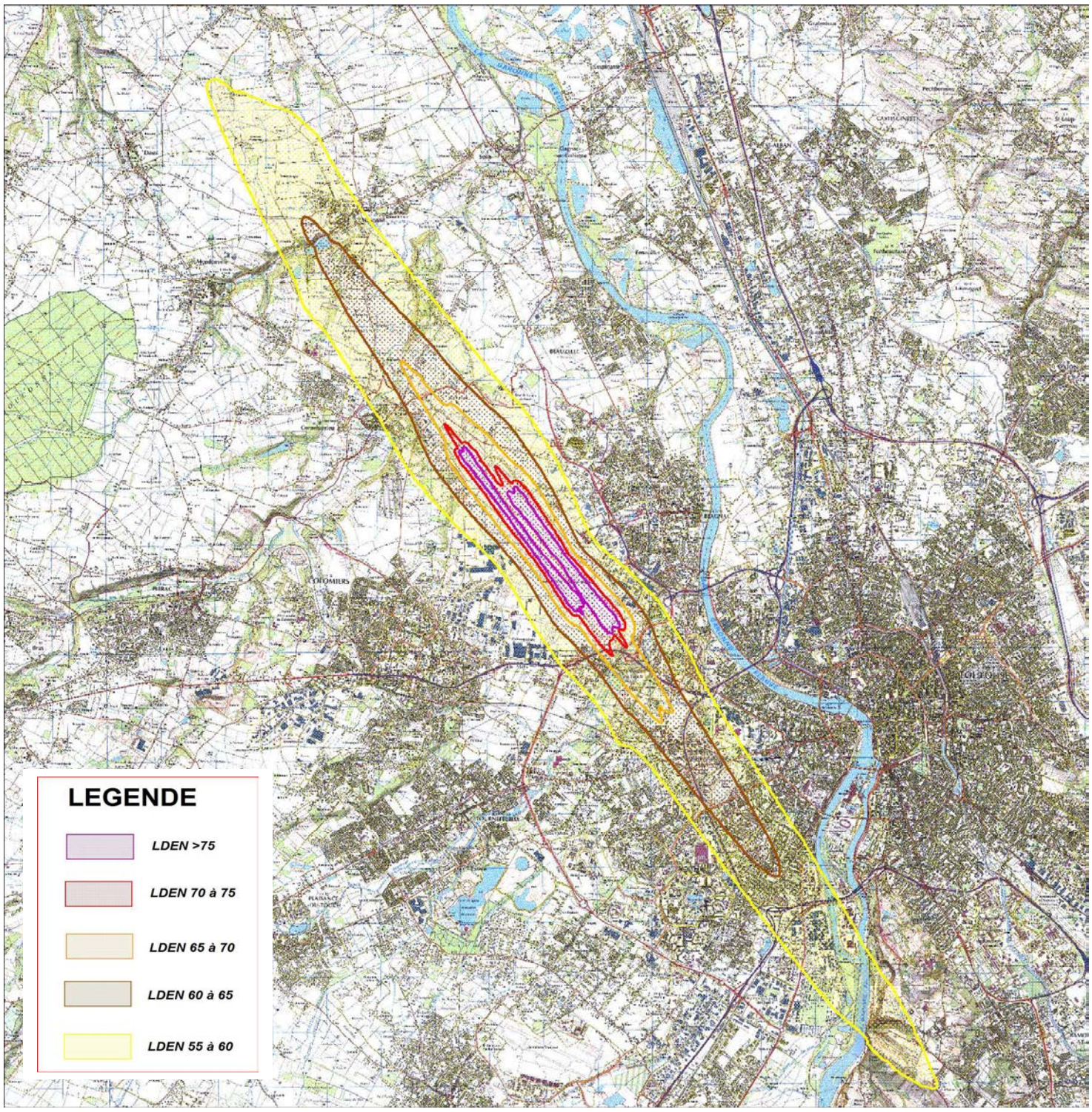


Ln 2006

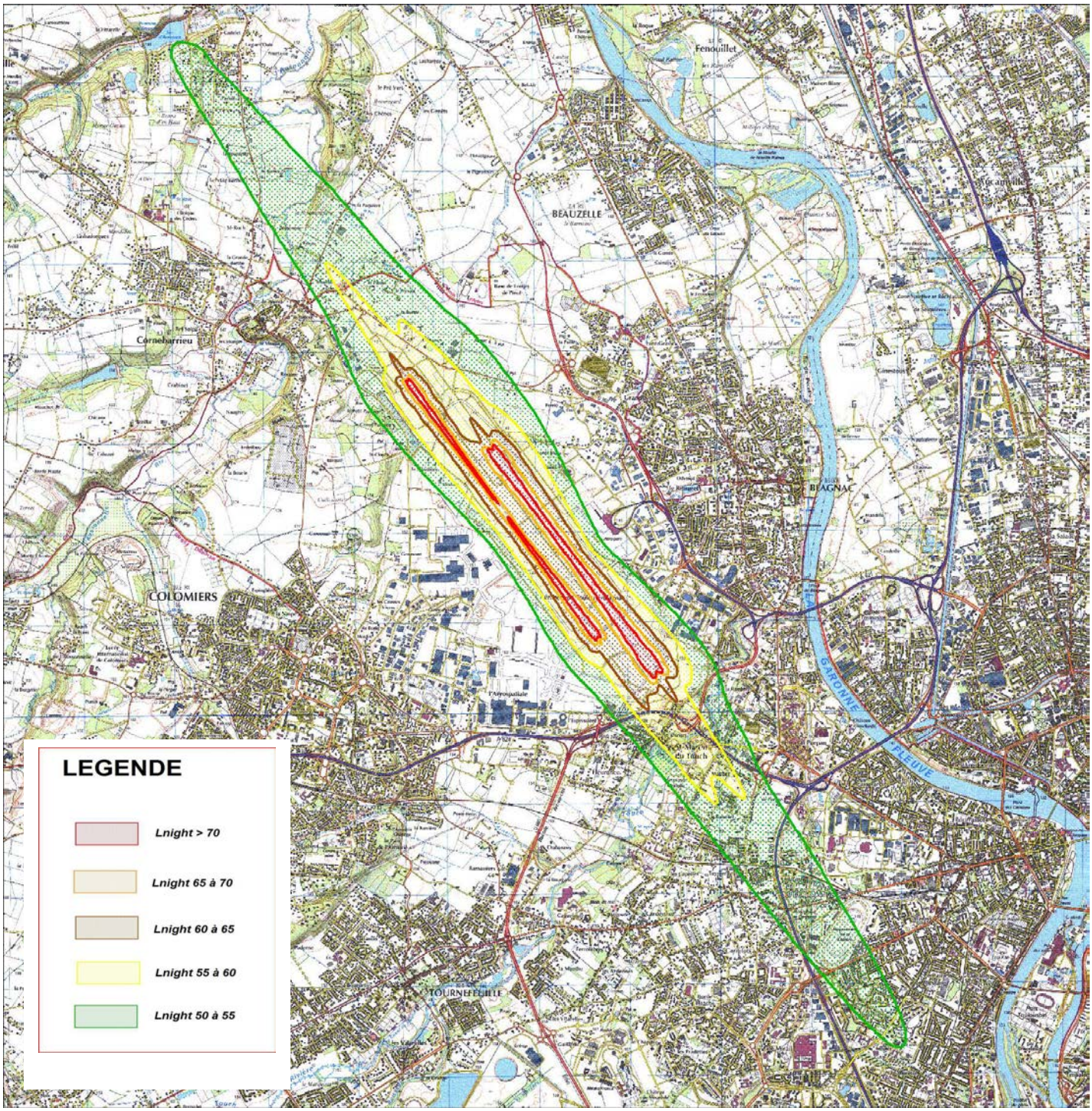

LEGENDE
Lnight > 70
Lnight 65 à 70
Lnight 60 à 65
Lnight 55 à 60
Lnight 50 à 55
Aussonne
Fenouillet
BEAUZELLE
Cornebarrieu
BLAGNAC
COLOMIERS
TOURNEFEUILLE

Cartes B : « Situation long terme » (horizon 2030) en L_{den} et Ln – 150 320 mouvements

PEB Lden



PEB Ln


Fenouillet
BEAUZELLE
Cornebarrieu
COLOMIERS
BLAGNAC
GARONNE
FLEUVE
TOURNEFEUILLE
LEGENDE
Lnight > 70
Lnight 65 à 70
Lnight 60 à 65
Lnight 55 à 60
Lnight 50 à 55



La cartographie du bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac se compose d'un ensemble de documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide des courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit (indicateurs L_{den} et L_n). Ces représentations graphiques sont établies par pas de 5 dB à partir de l'indice 55 dB(A) pour le L_{den} et à partir de 50 dB(A) pour le L_n.

La cartographie du bruit de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est disponible par voie électronique sur le site de la préfecture de la Haute-Garonne à l'adresse suivante :

http://www.haute-garonne.gouv.fr/web/Portail_de_la_Haute-Garonne/471-bruit.php

et sur le site de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud (DSAC Sud)

http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr/spip.php?article80



V.2 – L'exploitation de la cartographie du bruit

La cartographie du bruit permet de dresser un diagnostic de l'exposition sonore sur un territoire en calculant les surfaces exposées, en estimant les populations et en identifiant les établissements d'enseignement et de santé. La détermination des populations est basée sur l'utilisation des données INSEE les plus récentes.

Concernant l'empreinte sonore de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, les données issues de cette évaluation sont les suivantes :

- **Tableaux A : Estimation de la superficie de l'ensemble des zones exposées**

SITUATION DE REFERENCE Année 2006			
Journée complète H 24		**Nuit (de 22h00 à 06h00)**	
INDICES L_{den} en dB(A)	**Superficie (km²)**	***INDICES L_n en dB(A)***	**Superficie (km²)**
55 à 60	18.45	50 à 55	7.30
60 à 65	7.82	55 à 60	2.44
65 à 70	2.68	60 à 65	1.31
70 à 75	1.36	65 à 70	0.65
≥ 75	1.15	≥ 70	0.43

HORIZON LONG TERME			
Journée complète H 24		**Nuit (de 22h00 à 06h00)**	
INDICES L_{den} en dB(A)	**Superficie (km²)**	***INDICES L_n en dB(A)***	**Superficie (km²)**
56 à 60	22.13	50 à 55	7.72
60 à 65	9.21	55 à 60	2.51
65 à 70	3.11	60 à 65	1.30
70 à 75	1.41	65 à 70	0.61
≥ 75	1.23	≥ 70	0.43



- **Tableau B : Synthèse des zones exposées à des valeurs L_{den} supérieures à 55, 65 et 75 dB(A)**

INDICES L_{den} en dB(A)	Superficie (km^2)	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
≥ 55	31.47	37.09
≥ 65	5.20	5.75
≥ 75	1.15	1.23

- **Tableaux C : Estimation de la population vivant dans des bâtiments d'habitation**

INDICES L_{den} en dB(A)	Population		Logements	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
55 à 60	24 260	24 010	11 630	11 960
60 à 65	11 200	14 960	5 380	6 990
65 à 70	460	0615	250	322
70 à 75	4	0	02	0
≥ 75	0	0	0	0

INDICES L_n en dB(A)	Population		Logements	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
50 à 55	8 020	10 570	3 980	5 065
55 à 60	400	394	220	223
60 à 65	4	0	2	0
65 à 70	0	0	0	0
≥ 70	0	0	0	0



- **Tableaux D : Estimation du nombre d'établissements d'enseignement et de santé**

INDICES L_{den} en dB(A)	Etablissements d'enseignement		Etablissements de santé	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
55 à 60	115	117	10	40
60 à 65	39	47	1	1
65 à 70	7	7	0	0
70 à 75	0	0	0	0
$\geq$ 75	0	0	0	0

INDICES L_n en dB(A)	Etablissements d'enseignement		Etablissements de santé	
	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME	SITUATION DE REFERENCE	HORIZON LONG TERME
50 à 55	37	36	1	1
55 à 60	6	7	0	0
60 à 65	0	0	0	0
65 à 70	0	0	0	0
$\geq$ 70	0	0	0	0

Associée aux mesures de bruit et aux études d'impact de la circulation aérienne, la cartographie du bruit permet une surveillance des « points noirs » bruit sur et autour de l'aéroport.



VI – Objectifs et mesures du PPBE

VI.1 – Introduction

Le diagnostic issu des cartes de bruit permet de mettre en évidence les nuisances sonores qui doivent faire l'objet d'un traitement. L'atteinte de l'objectif environnemental dans la gestion du bruit pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac se développe autour de la combinaison des trois axes que sont **la prévention au titre de l'urbanisme, la lutte contre le bruit et l'insonorisation des constructions existantes.** Ces mesures s'inscrivent dans la poursuite et le renforcement des actions déjà engagées.

L'action préventive s'appuie sur la réglementation concernant l'occupation des sols et l'isolation phonique des nouveaux logements. Institué par la loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes, le plan d'exposition au bruit (PEB) a pour objet d'interdire ou de limiter la construction dans les zones affectées par les nuisances sonores et de fixer les normes d'insonorisation des constructions autorisées selon les différents niveaux d'exposition.

Les divers moyens de limiter la production des nuisances sonores portent, sur l'étude et la mise en œuvre de procédures de vol à moindre bruit, sur l'interdiction des avions les plus bruyants et les incitations à moderniser les flottes des compagnies aériennes avec des actions renforcées au titre de la maîtrise et de la réduction des nuisances sonores en période nocturne. Cette politique de lutte contre le bruit résulte d'une démarche concertée avec les riverains, les collectivités locales et les usagers de l'aérodrome. Cette concertation s'effectue au travers de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), tout en assurant une information auprès du public. Sensibiliser et former les usagers et professionnels à l'importance des facteurs environnementaux, de manière à s'assurer de leur soutien pour l'amélioration de la maîtrise des nuisances sonores est une autre préoccupation quotidienne.

L'instauration d'un dispositif d'aide à l'insonorisation des logements contribue à améliorer la situation des riverains proches de l'aérodrome. Le plan de gêne sonore (PGS) permet d'identifier les riverains pouvant prétendre à ces aides.

VI.2 – Mesures du PPBE

Les mesures sont présentées sous forme de fiches propres à chaque thème :

- Prévention
- Lutte contre le bruit
- Insonorisation des logements



► PREVENTION

Mesure n°1 : Poursuite des engagements contenus dans le Code de bonne conduite

Objectif et enjeux

Les acteurs du transport aérien, signataires du Code de bonne conduite ont convenu d'apporter une contribution active à la poursuite des objectifs de la Charte de l'environnement.

Le principe fondamental sur lequel repose la conception de ce Code est l'adhésion volontaire et partagée par tous à un but commun : la qualité de l'environnement sonore autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Description de la mesure

Ce code regroupe les engagements pris par les signataires, afin de le promouvoir à tous les niveaux de leurs organisations internes et à toutes les étapes de leurs fonctionnements opérationnels.

Un comité de suivi de l'application de ce Code permet de :

- de procéder à des échanges d'information techniques ;
- de dresser un bilan quantitatif et qualitatif des mesures en vigueur ;
- d'examiner les propositions nouvelles ;
- d'approfondir les besoins en termes de formation ou d'informations.

Indicateur

Nombre de réunions annuelles du comité de suivi de l'application du Code.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat.



► PREVENTION

Mesure n°2 : Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome

Objectif et enjeux
L'état des lieux et l'évolution prévisible du niveau du bruit issus des cartes de bruit montrent la nécessité de prévenir l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par le trafic aérien.

Description de la mesure
La mesure mise en œuvre pour atteindre cet objectif consiste à agir sur la planification urbaine en maîtrisant l'urbanisme au voisinage de l'aérodrome par la réglementation du droit à construire dans les zones affectées par les nuisances sonores. L'outil utilisé est le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 21 août 2007.

Le PEB est défini en fonction du trafic de l'aéroport et de ses hypothèses de développement à court, moyen et long terme. Quatre zones de bruit, A, B, C et D sont délimitées par le PEB. Dans les zones les plus exposées (zones A et B), la construction de logements est quasiment interdite. Elle est fortement limitée dans la zone C. A l'intérieur de cette zone, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme autorise les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics à condition qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances. Aucune restriction à la construction n'existe en zone D.
En outre, le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par le plan d'exposition au bruit doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé le bien.

L'application de cette mesure s'effectue au travers des contrôles de conformité des autorisations de construire des logements à l'intérieur des zones définies par le PEB. Par ailleurs, il appartient aux Collectivités locales de s'assurer que l'évolution de l'urbanisme est conforme aux prescriptions imposées par le PEB.

Indicateur
Nombre d'avis défavorables aux demandes de permis de construire

Mise en œuvre de la mesure
Acteur portant la mesure : Etat et Collectivités locales.



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°3 : Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit à l'atterrissage

Information

Les lois physiques régissant le bruit aboutissent à trois enseignements opérationnels pour les pilotes :

1. Le bruit perçu au sol étant fonction de la distance entre l'observateur et l'avion, il importe que ce dernier, pour faire le moins de bruit possible, reste le plus haut possible

2. Le bruit perçu est fonction de l'intensité de la source. Plus de puissance entraîne davantage de bruit moteur, plus de vitesse fait plus de bruit aérodynamique. En jouant sur les configurations de l'avion, il est donc possible de modeler sa signature sonore.

3. Le niveau de bruit reçu au sol dépend de la durée pendant laquelle il est perçu. Donc le vol rectiligne, ou sous faible inclinaison, provoque une gêne sonore moindre.

En application de ces principes et sous réserve de garder comme priorité intangible la sécurité du vol, il est possible de piloter un avion en minimisant le bruit perçu.

Objectif et enjeux

Le souci de réduire le bruit des aéronefs n'est pas seulement celui du constructeur. Il est partagé par l'équipage, à qui il revient de mettre en œuvre des procédures d'exploitation optimisées, et par le contrôleur aérien qui doit intégrer celles-ci dans la gestion de son flux de trafic. Des techniques visant à utiliser les avions au voisinage des aérodromes de façon aussi peu bruyante que possible pour les populations riveraines ont été imaginées depuis plusieurs années. On les appelle les « procédures d'exploitation à moindre bruit ».

Description de la mesure

Procédure d'Approche en Descente Continue (CDA)

L'objectif de l'exploitation en descente continue des procédures d'approche aux instruments est de contribuer à la réduction des nuisances sonores, de la consommation de carburant et des émissions de CO^2. Les CDA ne sont pas un nouveau type de procédure, mais plutôt une technique opérationnelle qui permet d'optimiser le profil vertical d'une trajectoire et dans laquelle :

- les aéronefs évitent les phases de vol en palier ;
- le vol est conduit avec le minimum de puissance des moteurs et de variations de celle-ci.

Procédure d'approche de précision

Sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, les 4 seuils de pistes sont équipés de systèmes (I.L.S.), permettant d'effectuer des « approches de précision ».
La phase d''approche consiste à préparer l'avion en configuration atterrissage avec notamment, la sortie des trainées aérodynamiques (volets, train d'atterrissage,...), associée à un régime moteur relativement fort, nécessaire à cette phase du vol. Cette configuration est génératrice de fortes émissions sonores.

Procédure d'approche à moindre bruit

L'approche à moindre bruit consiste quant à elle à maintenir l'avion en configuration « lisse » le plus longtemps possible en retardant au maximum la sortie des trainées et à adopter une vitesse horizontale la plus faible possible ne nécessitant qu'une poussée minimale des moteurs.

Procédure d'approche à vue

La réalisation d'une approche à vue permet aux pilotes d'optimiser leur trajectoire et de diminuer le temps de vol, dès lors que les conditions météorologiques le permettent, en s'affranchissant du suivi des procédures normalisées.
Cependant, compte tenu de la proximité des zones urbanisées, ces trajectoires sont susceptibles de générer des survols inhabituels perçus par les riverains comme particulièrement gênants. Aussi, les approches à vue sont interdites à Toulouse-Blagnac sauf contraintes particulières de sécurité.



Indicateur

Suivi de l'intégration par les compagnies et contrôleurs des procédures et consignes relatives aux procédures d'exploitation à moindre bruit à l'atterrissage, en particulier au travers du code de bonne conduite environnemental.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°4 : Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit au décollage

Description de la mesure

Au décollage

Afin d'éviter le survol de zones urbanisées, les départs vers le nord ont été modifiés et basés sur des informations satellitaires permettant de s'affranchir d'installations au sol tout en assurant une meilleure précision dans le suivi des procédures de circulation aérienne.

Indicateur

Suivi de l'intégration par les compagnies et contrôleurs de l'utilisation de cette procédure.
Pourcentage d'utilisation de la procédure P-RNAV rapporté à l'ensemble des départs vers le nord (procédure FISTO).

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°5 : Choix du sens d'utilisation des pistes la nuit

Objectif et enjeux

Les atterrissages face au nord-ouest (QFU 32) représentent environ 65 % des arrivées sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, compte tenu de l'orientation des vents dominants.

Par vent calme ou très faible, dès lors que les exigences de visibilité minimale sont satisfaites, les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest sont privilégiés.
Ceci permet d'éviter le survol de quartiers très urbanisés de la ville de Toulouse.

Description de la mesure

Eviter le survol de zones fortement urbanisées, lorsque les conditions météorologiques le permettent.

Indicateur

Ratio survols secteur nord réalisés / possibles.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°6 : Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée

Définition

Inverseur de poussée ou « *Reverse* »

Après l'atterrissage, lorsque l'avion est en phase de roulage, l'inverseur est mis en travers du flux du moteur pour dévier, voire retourner le jet propulsif vers l'avant. Cet inverseur produit une force vers l'arrière que l'on appelle contre-poussée et qui vient compléter efficacement le freinage classique par les trains principaux.





Objectif et enjeux

Les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices sont utilisés par les avions lors de la dernière phase de l'atterrissage, juste après le toucher des roues. Ils participent au freinage de l'avion grâce à un système d'inversion des flux d'air du moteur.

Leur utilisation engendre toutefois de fortes émergences sonores.

Description de la mesure

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons de sécurité.

Indicateur

Réalisation de campagnes ponctuelles de mesure de bruit permettant d'évaluer et de suivre la bonne intégration de cette recommandation par les compagnies.

Mise en œuvre de la mesure (consignes et campagnes de mesure de bruit)

Acteurs portant la mesure : Etat (DGAC), ATB.

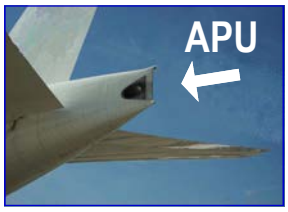


► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°7 : Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance

Définition

APU : Auxiliary Power Unit = groupe auxiliaire de puissance



Information

Le courant électrique peut également être fourni par un groupe électrogène, le **GPU** (Ground Power Unit), constitué d'une unité mobile placée à côté de l'avion.

400Hz : alimentation électrique en courant alternatif 115 volts / 400 Hz, fournie aux avions à leur poste de stationnement.

Objectif et enjeux

Les groupes auxiliaires de puissance (APU) sont de petites turbines embarquées sur les aéronefs. Ils sont situés généralement dans le cône arrière des avions de ligne. Ces groupes fonctionnent lorsque l'avion est en escale, moteurs éteints, de manière à alimenter l'avion en électricité 400 Hz. Ils fournissent l'énergie électrique nécessaire pour, notamment, l'équipement de bord, l'éclairage, l'air conditionné, ainsi que pour le démarrage des moteurs ou réacteurs. En vol, ces groupes peuvent servir de générateur de secours.

La turbine, qui entraîne un alternateur et comprime de l'air, produit un bruit non négligeable (de l'ordre de 90 dB A), qui peut être gênant lorsque son utilisation est prolongée. Cette contrainte conduit à en limiter l'utilisation.

Sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, certains postes de stationnement avion au contact des aérogares sont équipés de GPU, voire de systèmes de distribution d'énergie électrique 400 Hz, ce qui permet de limiter de manière très importante l'utilisation des APU, sans toutefois résoudre le problème de la climatisation des avions.

Cependant, l'interdiction totale de l'utilisation de l'APU n'est pas possible dans tous les cas, notamment pour des raisons de sécurité.

Sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'utilisation du groupe auxiliaire est tolérée pendant au maximum :

- 20 minutes après l'arrivée de l'avion au poste de stationnement,
- 60 minutes avant le départ de l'avion d'un poste de stationnement,

Description de la mesure

Diminution de l'utilisation des groupes APU, grâce à l'installation de prises électriques sécurisées au sol (courant 400 Hz) et de GPU.

Indicateur

1 – Pourcentage de postes au « contact », équipés en 400 Hz.
2 – Nombres d'heures annuelles d'utilisation des GPU.

Mise en œuvre de la mesure

Acteurs portant la mesure :

1 – ATB ;
2 - Sociétés d'assistance en escale.



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°8 : Veiller à la limitation des essais moteurs

Objectif et enjeux

Les essais moteur au sol servent à tester le fonctionnement des moteurs ou des réacteurs à la suite de travaux d'entretien ou de réparation. Un contrôle du fonctionnement des moteurs peut également être nécessaire avant le décollage.

Description de la mesure

Les essais moteur obéissent à des prescriptions particulières publiées dans la documentation aéronautique : « Les essais de moteur ne peuvent se faire que sur l'aire « Bikini » et sur l'aire protégée du site de «St Martin-Lagardère».
Ils sont interdits entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

Nota : cette limitation n'est pas applicable aux avions équipés de moteurs à pistons qui doivent impérativement procéder à un essai de mise en puissance des moteurs avant le décollage.

Indicateur

Suivi des mesures réglementant les essais moteurs.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°9 : Vols « Constructeurs »

Objectif et enjeux

Les essais de mise au point d'un avion débutent par des simulations et de nombreux essais partiels ou globaux au sol. Les vols d'essais représentent la phase finale de mise au point. Elle n'intervient qu'après s'être assuré au sol que la sécurité des vols sera maximale.

Description de la mesure

Les vols d'essais font l'objet d'un protocole signé entre les services de l'Aviation civile et les « constructeurs ». Ce protocole permet l'utilisation de circuits aériens spéciaux qui ont été établis en tenant compte des populations survolées.
Ces circuits sont utilisables du lundi au samedi de 6 heures à 20 heures.
Ils sont interdits entre 22 heures et 6 heures, heures locales.

Des dérogations peuvent être exceptionnellement accordées pour des impératifs liés à la construction aéronautique :

- ❖ du lundi au samedi : extension jusqu'à 22 heures ;
- ❖ dimanches et jours fériés : de 9 heures à 18 heures.

Indicateur

Suivi des mesures réglementant les vols « constructeurs »
Nombre de dérogations accordées.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°10 : Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne

Objectif et enjeux

La densité de l'urbanisation en proche périphérie de l'aéroport de Toulouse-Blagnac soumet celui-ci à une attente forte de ses riverains en matière de maîtrise des nuisances des vols nocturnes. Un arrêté ministériel, signé le 21 mars 2003, portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, interdit la nuit, les aéronefs les plus bruyants

A la demande de la CCE, une étude basée sur « l'approche équilibrée » a été réalisée. Celle-ci a conclu à la nécessité de prendre des mesures plus contraignantes que celles fixées par l'A.M. du 21 mars 2003.
Un nouvel arrêté ministériel renforçant les restrictions d'exploitation de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac en période nocturne a été pris en date du 28 mars 2011.

Description de la mesure

La mesure vise à renforcer les restrictions d'exploitation concernant les vols de nuit en abaissant les niveaux limites acoustiques autorisés que doivent respecter les aéronefs durant les créneaux de nuit. Les restrictions nocturnes s'appuient sur la notion de marge cumulée des niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites admissibles du chapitre 3.

Définitions

EPNdB

L'Effective Perceveid Noise Decibel est l'unité de base permettant d'exprimer le niveau effectif de bruit perçu, utilisé pour la certification des avions à réaction.

Marge cumulée

Somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3, pour chacun des trois points de mesure définis dans l'annexe 16.

Cette mesure sera mise en œuvre de manière échelonnée, selon le calendrier suivant :

► à compter du 30 octobre 2011 :

- interdiction des atterrissages et des décollages entre 22h00 et 0h00* des avions du chapitre 3 qui présentent une marge cumulée inférieure à 8 EPNdB,
- interdiction des atterrissages et des décollages entre 0h00 et 6h00* des avions du chapitre 3 qui présentent une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB (sauf si l'exploitant peut prouver qu'ils ont été exploités sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac entre 0h00 et 06h00 moins de 1 an avant la date de mise en vigueur de l'arrêté ministériel. Fin de la dérogation le 30 octobre 2015.

► à compter du 1er avril 2013 :

- interdiction des atterrissages et des décollages entre 22h00 et 0h00* des avions du chapitre 3 qui présentent une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB (sauf si l'exploitant peut prouver qu'ils ont été exploités sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac entre 22h00 et 0h00 moins de 1 an avant la date de mise en vigueur de l'arrêté ministériel. Fin de la dérogation le 1er avril 2017.

Indicateur

Nombre de dossiers de manquements aux restrictions d'exploitation des avions bruyants.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°11 : Mise en place d'un Observatoire « cœur de nuit »

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac réunie le 4 novembre 2010, s'est exprimée favorablement sur la proposition de mise en œuvre d'un nouveau train de mesures destinées à maîtriser et réduire progressivement les nuisances sonores imputables aux vols de nuit.

Ces mesures, qui concernent prioritairement les mouvements opérés en cœur de nuit, (entre 0h00 et 6h00), procèdent de l'approche équilibrée définie par la Directive Européenne 2002/30/CE du 26 mars 2002.

Elles font appel à la mobilisation de différents leviers d'intervention :

- réduction du bruit à la source moyennant de nouvelles restrictions se rapportant aux performances acoustiques des avions fréquentant l'aéroport de nuit ;
- mesures opérationnelles de moindre bruit applicables à la circulation aérienne ;
- mesures financières dissuasives sur les redevances aéronautiques en période nocturne ;
- poursuite du renforcement du dispositif d'insonorisation des logements situés au voisinage de l'aéroport.

Afin de s'assurer de la mise en œuvre de ce dispositif et de l'atteinte des objectifs recherchés, l'Etat s'est engagé à mettre en place un **Observatoire « cœur de nuit »** ouvert à la fois aux collectivités locales, aux usagers de l'aéroport et aux associations de riverains.

Objectifs de l'Observatoire « cœur de nuit » :

L'observatoire a vocation à vérifier la mise en place effective du dispositif retenu lors de la CCE du 4 novembre 2010 et à en suivre les effets. A ce titre, il a pour mission de définir les indicateurs à mettre en place pour évaluer, de façon la plus objective possible les effets des actions mises en place. Il suivra également, les évolutions de la structure de trafic et leurs incidences au plan de l'amélioration des nuisances sonores.

En fonction des résultats constatés, il pourra formuler des propositions, qui seront examinées en CCE, permettant d'atteindre l'objectif de maîtrise et de réduction des nuisances sonores imputables aux vols de nuit.

Indicateur
Nombre de réunions annuelles de l' « Observatoire» (objectif : 2 réunions par an au minimum).

Mise en œuvre de la mesure
Acteur portant la mesure : Etat.



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°12 : Promouvoir les procédures à moindre bruit

ACNUSA
Autorité de Contrôle des NUisanceS Aéroportuaires.

Première autorité administrative indépendante dans le domaine de l'environnement, créée par une loi du 12 juillet 1999, ses principales missions sont de garantir la qualité du dialogue et de veiller à ce que le développement du transport aérien ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des populations riveraines

Objectif et enjeux

La recherche permanente d'un équilibre entre le développement aéroportuaire et la protection environnementale, avec notamment la limitation des nuisances sonores, est un des objectifs prioritaires de la Direction Générale de l'Aviation Civile. De nombreuses actions ont été engagées dans ce sens en partenariat avec les acteurs du transport aérien.

Cependant, les engagements pris en matière de lutte contre le bruit ne valent que s'ils font l'objet de règles dûment contrôlées et donnant lieu à sanction pour ceux qui ne les respectent pas. Deux initiatives majeures ont été prises dans ce domaine en France au cours des dernières années :

► la création, par la loi, d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA ;

► l'instauration d'un dispositif de sanctions administratives unique en Europe, à l'encontre des compagnies aériennes contrevenantes ; ce dispositif a une visée pédagogique en même temps qu'un but dissuasif.

Description de la mesure

La DGAC est chargée de relever les manquements à la réglementation environnementale et de transmettre les dossiers à l'ACNUSA.

Indicateur

Nombre de manquements à la réglementation sur les procédures à moindre bruit.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°13 : Informer sur le niveau du bruit

Objectif et enjeux

L'aéroport de Toulouse-Blagnac s'est doté d'un système de surveillance automatique du bruit et de suivi des trajectoires des avions au voisinage de la plate-forme. Ce système, appelé « Sentinelle », est en fonctionnement depuis l'année 2002.

Le système se compose de 6 stations fixes et de 2 stations mobiles. Les stations sont reliées à un système d'analyse qui corrèle les informations bruits mesurées et enregistrées avec les informations portant sur la trajectoire radar des vols, en provenance des services du Service de la Navigation Aérienne Sud. L'objectif est d'enregistrer tous les évènements sonores d'origine aéronautique et d'identifier de façon sûre l'appareil qui a déclenché cet événement dans le but d'assurer une information du public et de satisfaire aux besoins d'analyse et d'études. Ce système permet également d'identifier les trajectoires inhabituelles pour ensuite en rechercher les causes et éventuellement intervenir auprès des compagnies aériennes.

Le positionnement des capteurs a été défini en collaboration avec toutes les parties concernées : exploitant aéroportuaire, associations de riverains et municipalités. Quatre capteurs de bruit sont installés au sud-est des pistes (dans Toulouse), deux côté nord-ouest.

Les informations issues de ce système de surveillance du bruit et des trajectoires sont mises à la disposition du public et consultables au Service Relation Riverains et Environnement situé dans le Terminal 1 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Service Relations Riverains et Environnement sur le site de l'aéroport de Toulouse-Blagnac :

http://environnement.toulouse.aeroport.fr/fr/default.html

Description de la mesure

Répondre aux demandes d'information et aux plaintes.
Identification des trajectoires inhabituelles. Constitution d'une base de données et contribution aux études permettant de qualifier et de traiter la gêne sonore.
Diffusion des informations au grand public en conformité avec le protocole d'exploitation des données radar signé entre la DGAC et ATB.

Indicateur

Statistiques sur les demandes d'information et de plaintes. Informations régulières sur les données de trafic et de bruit sur le site internet de l'aéroport et au travers d'un bulletin trimestriel d'information.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ATB



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°14 : Informer sur l'activité aéroportuaire

Objectif et enjeux

Afin de compléter la transparence de l'information sur l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire et pour répondre aux interrogations du public, le gestionnaire assure également une information régulière sur les études et les décisions prises pouvant avoir une incidence sur l'environnement et sur les populations riveraines de l'aéroport.

Cette information est consultable à « Aéroplace », qui est un espace pédagogique et ouvert dédié au développement durable. Situé au cœur de l'aérogare, c'est un lieu d'information, de sensibilisation et d'échanges (expositions…) à l'attention du grand-public (voyageurs et riverains) et des partenaires locaux.

http://environnement.toulouse.aeroport.fr/fr/default.html

La diffusion :

- d'un bulletin statistiques « Témoin » ;
- d'une lettre aux riverains « cinq sur cinq ».

complète le dispositif d'information du public.

Description de la mesure

Répondre aux demandes d'information du public par la diffusion d'informations régulières.

Indicateur

Maintien des outils d'information pour le public (lettres aux riverains et bilan annuel environnement).

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ATB



► LUTTE CONTRE LE BRUIT

Mesure n°15 : Sensibiliser et former les personnels

Objectif et enjeux

Parallèlement aux actions de sensibilisation et de formation des compagnies à la problématique environnementale, la formation des contrôleurs aériens et l'implication des personnels travaillant sur la plateforme aéroportuaire constituent des éléments importants en matière de lutte contre le bruit.

Les contrôleurs Service de la Navigation Aérienne Sud reçoivent une formation sur la problématique environnementale locale. Cette formation est incluse dans les modules de formation pour les agents nouvellement affectés, ainsi qu'en formation continue lors des maintiens de compétence et des renouvellements de qualification.

Description de la mesure

Poursuivre la sensibilisation à la problématique environnementale.

Indicateur

Nombre d'actions de formation et de sensibilisation à la problématique environnementale.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : Etat (DGAC).



► INSONORISATION DES LOGEMENTS

Mesure n°16 : Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements

Objectif et enjeux

Le zonage du Plan de Gêne Sonore (PGS) est établi pour constater la gêne sonore réelle subie. Il permet de définir la zone d'éligibilité de l'aide financière à l'insonorisation des logements. Les aides sont alimentées par une taxe créée en 2005 : la Taxe contre les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA). Cette taxe est collectée par l'Etat auprès des compagnies aériennes en fonction du volume de leur activité sur l'aéroport, mais également selon les performances acoustiques des avions et des horaires. Les recettes du produit de la taxe sont ensuite reversées à l'exploitant de l'aéroport qui a la responsabilité de la gestion du système d'aide.

Sous l'impulsion du Grenelle de l'Environnement, les moyens financiers consacrés à l'insonorisation des logements ont été renforcés en 2008 grâce à l'augmentation de la taxe payée par les compagnies aériennes. De plus, les opérations groupées bénéficient d'un taux d'aide préférentiel. Cette mesure permet de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % pour les opérations groupées, contre 80 % auparavant.
Le décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011 relatif à l'aide à l'insonorisation des logements des riverains des aérodromes mentionnés au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts a été publié au journal officiel du 27 décembre 2011. En vigueur depuis le 28 décembre 2011, ce texte applique un taux de prise en charge de 100% à l'aide destinée à financer les travaux d'insonorisation des logements.
Le bénéfice de ce dispositif est temporaire : il est ouvert du 27 décembre 2011 jusqu'au 31 décembre 2013.

Définition

TNSA : La taxe sur les nuisances sonores aériennes, créée le 1er janvier 2005, est perçue sur les décollages des aéronefs au départ des dix principaux aérodromes nationaux.

Le produit de la taxe est affecté, pour l'aérodrome où se situe le fait générateur, au financement des aides versées à des riverains en application des articles L 571-14 à L571-16 du code de l'environnement.

En 2008, l'Etat a introduit une très forte modulation de la TNSA basée sur les performances acoustiques des avions. Cette mesure contribue également à inciter les compagnies aériennes à renouveler leur flotte.

Son montant est basé sur la masse maximale au décollage (MMD) et sur la période de la journée (6h00-18h00, 18h00 – 22h00 et 22h00 – 06h00)

Description de la mesure

Satisfaire les demandes d'insonorisation des riverains les plus exposés. Cette mesure contribue également à inciter les compagnies au renouvellement des flottes à travers l'application de la TNSA.

Indicateur

Avancement du programme d'aide aux riverains. Bilan annuel du nombre de dossiers traités présenté en CCAR.

Mise en œuvre de la mesure

Acteur portant la mesure : ATB



Synthèse

des

mesures



Mesure N°	PREVENTION Contenu de la mesure	Acteurs portant la mesure
1	Poursuite des engagements contenus dans le Code de bonne conduite	Signataires
2	Maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome	Etat et Collectivités locales
Mesure N°	**LUTTE CONTRE LE BRUIT Contenu de la mesure**	**Acteurs portant la mesure**
3	Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit à l'atterrissage	Etat (DGAC)
4	Maintenir des procédures d'exploitation à moindre bruit au décollage	Etat (DGAC)
5	Choix du sens d'utilisation des pistes la nuit	Etat (DGAC)
6	Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée	Etat et ATB
7	Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance	ATB et Sociétés d'assistance en escale
8	Veiller à la limitation des essais moteurs	Etat (DGAC)
9	Vols « constructeurs »	Etat (DGAC)
10	Restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne	Etat (DGAC)
11	Mise en place d'un « observatoire cœur de nuit »	Etat
12	Promouvoir les procédures à moindre bruit	Etat (DGAC)



Mesure N°	LUTTE CONTRE LE BRUIT Contenu de la mesure	Acteurs portant la mesure
13	Informer sur le niveau du bruit	ATB
14	Informer sur l'activité aéroportuaire	ATB
15	Sensibiliser et former les personnels	Etat (DGAC)
Mesure N°	**INSONORISATION DES LOGEMENTS Contenu de la mesure**	**Acteur portant la mesure**
16	Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements	ATB



Historique des principales mesures mentionnées dans le PPBE

Pilotage Aéroport Toulouse-Blagnac		Pilotage Etat
Renouvellement des stations de mesure 2ème évolution du logiciel	2011	Décret du 23 décembre 2011 portant l'aide à l'insonorisation à 100% pour 2 ans. Signature A.M. portant restriction d'exploitation Création de l'Observatoire « cœur de nuit » Relevé des déviations. Sanctions pour non-respect des procédures de circulation aérienne
Majoration du montant de la redevance d'atterrissage en période nocturne (22h00 à 06h00)	2010	
	2009	Expérimentation des procédures d'approche en descente continue (CDA) Signature du Code de Bonne Conduite
Instauration d'une modulation « soirée » de la TNSA pour taxer davantage les décollages entre 18h et 22h Etude sur les vols de nuit 1ère évolution du système de mesures de bruit et de suivi des trajectoires avec mise en œuvre d'un logiciel plus performant	2008	Expérimentation des procédures départs nord basées sur des informations satellitaires
	2007	21 août 2007 : approbation du nouveau Plan d'Exposition au Bruit
Création d'un « Espace Environnement » dans l'aérogare, permettant au public de visualiser à postériori les trajectoires avions.	2005	Création de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) dont le produit est destiné au financement des aides aux riverains pour l'insonorisation des logements
Rédaction de la Charte de qualité de l'environnement	2003	Approbation du nouveau Plan de Gêne Sonore (PGS) 21 mars 2003 : parution du nouvel arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport (abroge les arrêté de 1998 et 1999).
Mise en œuvre du système Sentinelle (mesures du bruit et suivi des trajectoires avions)	2002	
Création du Service Environnement	1999	Instauration de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) avec dotation d'un budget spécifique pour lutter contre le bruit autour des principaux aéroports civils
	1995	Création d'un Service Relations Riverains et Environnement



Annexe

Les organismes et autorités suivants s'engagent à mettre en œuvre

les mesures qui les concernent :

Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne	Pour le Préfet et par délégation, Le Secrétaire Général Thierry BONNIER
Monsieur le directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud **Représentant de la DGAC**	
Monsieur le directeur de la société ATB	

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Mise à disposition du public du 10 septembre au 10 novembre 2012

Analyse des observations

La mise à disposition du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac auprès des riverains, des associations et des collectivités locales a permis d'associer ces acteurs aux engagements formalisés par les organismes et autorités en charge de l'exploitation et du développement durable de l'aéroport.

Une partie du débat s'est néanmoins focalisée sur des sujets sortant du cadre du PPBE et qui devront être traités indépendamment de ce document. C'est le cas notamment des nuisances ressenties autres que les nuisances aériennes et de la révision du plan de gêne sonore (PGS).

Pour ce qui relève de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement, les mesures proposées, qui complètent celles réalisées dans le cadre de la charte de qualité de l'environnement, validée en 2003, devraient permettre d'atteindre les objectifs recherchés de prévention et de réduction du bruit généré par les activités aériennes.

C'est en particulier le cas de l'Observatoire « Cœur de nuit » (mesure n° 11), installé le 24 février 2011 et dont la vocation est de vérifier la mise en œuvre effective du dispositif retenu lors de la réunion de la CCE du 4 novembre 2010 :

- réduction du bruit à la source moyennant de nouvelles restrictions se rapportant aux performances acoustiques des avions fréquentant l'aéroport de nuit (mesures n° 6,8 et 10) ;
- mesures opérationnelles de moindre bruit applicables à la circulation aérienne (mesures n° 3,4 et 12) ;
- mesures financières dissuasives sur les redevances aéronautiques en période nocturne ;
- poursuite du renforcement du dispositif d'insonorisation des logements situés au voisinage des aéroports (mesure n° 16).

En complément, l'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aéroport, mis en œuvre le 30 octobre 2011, permet de surveiller le suivi des procédures de circulation aérienne dites de moindre bruit et de sanctionner leur non-respect.
Enfin, la modification des départs vers le nord-ouest, officialisée en 2012, a permis de diminuer sensiblement le survol de zones urbanisées, notamment au niveau des communes de Merville et de Grenade.

Les mesures n° 4 et 13 du PPBE permettent d'améliorer la communication et la concertation avec les riverains, en les informant sur les niveaux de bruit ainsi que sur les activités aéroportuaires.

Plusieurs observations portent sur l'insonorisation. Les règles relatives à l'insonorisation ne dépendent pas des autorités locales et une révision du plan de gêne sonore ne permettrait pas d'étendre les zones d'éligibilité puisque ses hypothèses d'établissement fixées en 2003 (108 800 mouvements), restent supérieures au nombre de mouvements actuels. Cette révision pourra être envisagée si les perspectives à court terme de croissance du nombre de mouvements, en particulier liées à l'installation des nouvelles bases d'Air France et d'Easy Jet, le justifient. Ce point fait l'objet d'un suivi régulier des services de l'Aviation civile.

Ce rapport comprend deux annexes : Statistiques de trafic et carte des capteurs sonores.

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Mise à disposition du public du 10 septembre au 10 novembre 2012

Analyse des observations

AUSSONNE

2 Observations	Réponses
- Augmentation sensible du trafic	- Evolution de 2000 à 2011 : o passagers : + 31 % o mouvements avions : - 7 % - 2012 : augmentation prévue de 3,9 % du nombre de mouvements avions et de 8,6 % du nombre de passagers ; le nombre de mouvements avions devrait rester relativement stable pour les 3 prochaines années
- Gêne plus prononcée vers 6h00, 7h00	- Premiers départs – Fin des restrictions nocturnes à 6h00.
- Demande de révision PGS	- Trafic de référence du PGS : 108 800 mouvements Mouvements avions 2011 : 96 400 L'opportunité de réviser le PGS sera étudiée en 2013 sur un trafic 2014. A ce jour, sa révision entraînerait une diminution de sa surface, donc une diminution du nombre de riverains éligibles.
- Installations agrandies en prévision augmentation du trafic	- Voir ci-dessus
- Crainte d'une augmentation du trafic (augmentation du nombre de lignes)	- Voir ci-dessus
- Problème entre 06 et 07h30	- Voir ci-dessus
- Demande de révision PGS	- Voir ci-dessus
- Aussonne environnement n'approuve pas le PPBE	- Dossier mis à disposition, pas en enquête publique

AUZEVILLE TOLOSANE

3 Observations	Réponses
- Déplacement du couloir aérien vers Auzeville	- Aucun changement de procédure aérienne n'est intervenu depuis de nombreuses années (dernier en 1996 pour les départs).
- Approches basses	- Altitude minimale 3 000 pieds soit 900 m, ensuite la phase finale suit une pente de 3° fixée par l'ILS – système de guidage radioélectrique utilisé pour effectuer des approches précises pour l'atterrissage des avions, y compris par mauvaises conditions météorologiques. Il améliore de façon significative la précision en réduisant la dispersion latérale et verticale dans le suivi de la trajectoire d'approche, notamment le respect du plan de descente.
- Augmentation du trafic depuis 2006 entre 16h et 21h	- 2006 : 97 324 mouvements, 96 400 en 2011 sur 24h00.
- Approches basses	- Toutes les approches s'effectuent sur une pente de 3°, valeur conforme aux règles de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
- Forte augmentation du trafic entre 7h et 8h30	- Le nombre de mouvements 2012 est proche de celui de 2006 et de 2007
- Approches basses	- Altitude minimale 3 000 pieds soit 900 m, ensuite la phase finale suit une pente I.L.S. de 3°.

BEAUZELLE

2 Observations	Réponses
- Passages bas	- Très peu de survols d'avions « commerciaux ». Beauzelle est principalement concernée par les vols des « constructeurs » qui suivent des circuits spécifiques.
- Vols parfois trop bruyants	-

BLAGNAC

Pas d'observation	Réponse

CASTANET – TOLOSAN

3 Observations	Réponses
- nombreux atterrissages notamment entre 16h et 20h - passages bas – hors PGS	- - Altitude minimale 3 000 pieds soit 900 m, ensuite la phase finale suit une pente de 3°. - Le PGS n'est pas une zone dans laquelle les avions doivent circuler, mais une zone ouvrant droit à une aide à l'insonorisation en fonction d'une estimation de la gêne ressentie, ce qui permet d'identifier les riverains susceptibles de prétendre à une aide pour insonoriser leur logement.
- A quand la révision du PGS ?	L'opportunité de réviser le PGS sera étudiée en 2013 sur une estimation du trafic 2014. A ce jour, le nombre de mouvements pris en compte pour son élaboration est supérieur au nombre de mouvements comptabilisés en 2012. Sa révision entraînerait une diminution de sa surface, donc une diminution du nombre de riverains éligibles.
- En attente de solutions permettant d'éviter le stress	-

COLOMIERS

Pas d'observation	Réponse

CORNEBARRIEU

Pas d'observation	Réponse

MERVILLA

Pas d'observation	Réponse

MERVILLE

5 Observations	Réponses
- aucune mesure de bruit effectuée. Pourquoi les avions décollent-ils sur les maisons et non sur les champs alentours ? - pas d'avion non bruyant - avions entre 22h et 06h	- Le bruit est mesuré en continu par 6 stations de mesure dont 2 sont situées au nord de l'aérodrome : Cornebarrieu et Aussonne. En complément, une campagne de mesure de bruit a été réalisée à St Cézert (voir carte). - - Il n'y a pas d'interdiction des vols la nuit, mais de fortes restrictions pour les avions les plus bruyants. Le fret express nocturne participe au développement économique de la région.
- le Grand Tlse profite des retombées économiques, qu'il partage aussi les nuisances. - Demande de modification des axes. Merville très impactée	- Le PEB et le PGS recouvrent une grande partie de l'agglomération toulousaine, Castanet, Ramonville, …..). Les nuisances sonores et les retombées économiques concernent l'ensemble des communes proches de l'aérodrome. - La procédure départ vers le nord qui passait à la verticale de Merville a été déplacée vers l'ouest en 2012 après plus de 3 ans d'expérimentation
- situation dégradée - pollution : air et bruit	- 2006 : 97 324 mouvements, 96 400 en 2011. - La mise en œuvre de procédures de descentes dites continues (Descentes Continues Opérationnelles – CDO), permet de diminuer les nuisances sonores (moins de régulations moteur) ainsi que la pollution atmosphérique.
- nuisances sonores en augmentation surtout le matin la modification des lignes aériennes a entraîné des nuisances	- 2006 : 97 324 mouvements, 96 400 en 2011. La modification des départs vers le nord, testée depuis 2009 et pérennisée en 2012, a été faite à la demande des riverains de Merville et de Grenade afin d'éviter de survoler les centres historiques de ces deux communes.

- les décollages passent sur les maisons - les atterrissages de nuit passent à très basse altitude	- La modification des départs vers le nord, testée depuis 2009 et pérennisée en 2012, a été faite à la demande des riverains de Merville afin d'éviter de survoler le centre ville. - Tous les atterrissages(jour et nuit), suivent une pente de 3°.
- sentiment d'accroissement des nuisances depuis 1 an et demi. Passages bas au dessus de Merville - Nuisances dès 6h00 - des mesures ont-elles été réalisées ? - les avions respectent-ils les trajectoires ?	- La modification des départs vers le nord, testée depuis 2009 et pérennisée en 2012, a été réalisée suite à la demande des riverains de Merville et de Grenade afin d'éviter de survoler le centre des villes. - L'aérodrome de Toulouse-Blagnac est ouvert à la circulation aérienne publique et est ouvert 24 heures sur 24. - Le bruit est mesuré en continu par 6 stations de mesure dont 2 sont situées au nord de l'aérodrome : Cornebarrieu et Aussonne. En complément, une campagne de mesure de bruit a été réalisée à St Cézert. - L'arrêté ministériel du 28 mars 2011 permet de sanctionner la compagnie dont le pilote n'a pas respecté les procédures de circulation aériennes publiées. 16 procès verbaux ont été déposés en 2012. Le montant de l'amende peut atteindre 20 000 €.

MONDONVILLE

15 Observations	Réponses
- Augmentation du niveau de bruit	- Les mesures de bruit effectuées dans le cadre de l'observatoire « cœur de nuit » montrent une stabilisation voire une diminution des différents indicateurs de mesure du niveau de bruit.
- Augmentation du trafic et du bruit depuis 5 ans - Vols bas – A proximité, la forêt est inhabitée - A 400 M particulièrement bruyant - Le bruit est-il mesuré ?	- Le nombre de mouvements 2011 est compris entre celui de 2006 et de 2007 et inférieur à celui connu entre 1998 et 2002. - Les procédures aériennes définissent des tronçons de « routes » droites entre deux points radiobalisés, qui évitent, autant que possible, de survoler les zones urbanisées. - Avion en cours de certification qui utilise des circuits spécifiques. - Le bruit est mesuré en continu par 6 stations de mesure dont 2 sont situées au nord de l'aérodrome : Cornebarrieu et Aussonne. En complément, une campagne de mesure de bruit a été réalisée à St Cézert.
- Depuis 2 ans, les avions passent de plus en plus sur Mondonville. Le couloir aérien a-t-il changé ?	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville.
- Ligne aérienne déplacée ; - Souhaite que l'on revienne à la situation antérieure	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville. - Ce type d'observation aurait mérité d'être formulé au cours des trois ans pendant lesquels cette procédure a été évaluée. Mondonville est membre de la CCE.
- Bruit des avions de plus en plus insupportable	- La qualité acoustique des avions est en constante amélioration.
- Augmentation du niveau de bruit et du nombre des avions - demande de mesures de bruit afin de vérifier si les limites sont toujours acceptables	- Le nombre de mouvements 2011 est compris entre celui de 2006 et de 2007 et inférieur à celui connu entre 1998 et 2002. - Le bruit est mesuré en continu par 6 stations de mesure dont 2 sont situées au nord de l'aérodrome à Cornebarrieu et Aussonne. En complément, une campagne de mesure de bruit a été réalisée à St Cézert.
-Modification des couloirs aériens depuis été 2012 -Nuisances sonores plus importantes	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville. - La qualité acoustique des avions est en constante amélioration.
- De plus en plus impactés - Trajectoires à la limite du PEB	- Le nombre de mouvements 2011 est compris entre celui de 2006 et de 2007 et inférieur à celui connu entre 1998 et 2002. - Le PEB ne définit pas une zone à l'intérieur de laquelle les avions peuvent évoluer, mais une zone de bruit. Le bruit ne s'arrête pas en limite de la courbe extérieure, mais étant plus faible (moins de 50 dBA) il est hors des normes prises en compte pour son élaboration.

- Forte augmentation du nombre de lignes aériennes	- Le nombre de passagers augmente beaucoup plus fortement que le nombre de mouvements avions, ce qui indique un bon niveau de remplissage des avions.
- Les avions survolent la clinique des Cèdres. Vols hors du périmètre prévu à cet effet	- La clinique des Cèdres est située en zone D du PEB (voir également ci-dessus).
- Vols dès 6h00 - Les avions s'écartent de leur trajectoire - Bruit des véhicules	- L'aérodrome de Toulouse-Blagnac est ouvert H24. - L'arrêté ministériel portant restriction d'utilisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac permet aux services de l'Aviation civile de relever des infractions pour non-respect des procédures de circulation aérienne. Le montant de l'amende peut atteindre 20 000 € - Hors sujet
- Augmentation du trafic cause modification couloir aérien. Forte différence par rapport à 2006.	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville.
- Forte augmentation du bruit au décollage - Déplacement du couloir suite à l'action d'associations de communes proches. - Conscient de la nécessité de cet aérodrome mais demande d'en partager les nuisances	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville. - Les nuisances sont « partagées ». En effet, les avions décollent et atterrissent face au vent. Si un avion survole le secteur nord à l'atterrissage, il survolera le secteur sud au décollage.
- Forte dégradation de la qualité de vie depuis quelques mois. - Installé à l'extérieur du couloir aérien en 2008. A ce jour, les avions passent au-dessus de ma maison	- La modification des départs vers le nord, évaluée depuis 2009 a été pérennisée en 2012. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à augmenter le nombre des survols de Mondonville. - L'évaluation de la modification envisagée a débutée en 2009 et a été pérennisée en 2012. Cette modification ne concerne que la partie du vol située après Aussonne, c'est-à-dire sensiblement au niveau de Mondonville.
- Idem ci-dessus	- Idem ci-dessus
Délibération du Conseil Municipal du 13 décembre 2013 Hors période de consultation. M. le Maire propose : - La réalisation d'une campagne de mesure de bruit sur la commune ; - D'alerter l'ACNUSA sur les différentes plaintes déposées par ses administrés.	- Cette demande doit être déposée auprès de la CCE.

PECHBUSQUE

Pas d'observation	Réponse

POMPERTUZAT

1 Observation	Réponse
- Nette augmentation du trafic jours et nuits - Même la nuit à très basse altitude	- Augmentation sensible en 2012 par rapport à 2011. Toutefois, le nombre de mouvements est de l'ordre de celui de 2006 et 2007 et inférieur à celui de 2001 et de 2002. - L'aérodrome de Toulouse-Blagnac est ouvert H24. Les pentes d'atterrissage et de décollage ont les mêmes valeurs que ce soit le jour ou la nuit.

RAMONVILLE – St AGNE

6 Observations	Réponses
- Passage des avions de plus en plus intense, bruyant et proche - Demande à faire partie du PGS	L'opportunité de réviser le PGS sera étudiée en 2013 sur une estimation du trafic 2014. A ce jour, le nombre de mouvements pris en compte pour son élaboration est supérieur au nombre de mouvements comptabilisés en 2012. Sa révision entraînerait une diminution de sa surface, donc une diminution du nombre de riverains éligibles.
- Passage des avions plus bas qu'avant	- Aucune modification, dans le plan vertical, des procédures de circulation aérienne n'est intervenue depuis 2003.

- Demande à faire partie du PGS	- L'opportunité de réviser le PGS sera étudiée en 2013 sur une estimation du trafic 2014. A ce jour, le nombre de mouvements pris en compte pour son élaboration est supérieur au nombre de mouvements comptabilisés en 2012. Sa révision entraînerait une diminution de sa surface, donc une diminution du nombre de riverains éligibles.
- Les low-cost entre 23h et 06h devraient être proscrits	- Sauf retard provoqué par des problèmes, météorologiques, techniques ou autres, il n'y a pas de low cost programmé dans ce créneau horaire. Les restrictions portent sur le niveau sonre de l'avion, pas sur le type d'activité.
Conseil Municipal de Ramonville St Agne – Délibération du 23 février 2011 : - Partage la nécessité de l'ensemble des mesures qui y sont exposées - La mesure 10 « restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne » et la mesure 11 « Mise en place d'un observatoire « cœur » de nuit » gagneraient à être légèrement plus contraignantes. - La Mairie de Ramonville souhaite la suppression des vols de nuit dans la tranche 23h à 6h sans report sur les heures de jour. (délib du C.M. du 23 02 2011)	- - L'aéroport de Toulouse-Blagnac est déjà l'aéroport français qui applique les restrictions les plus contraignantes. - L'aéroport de Toulouse-Blagnac est un aéroport d'État qui traite un trafic commercial et constitue un équipement de transport de première importance pour la région. C'est un aéroport national qui est aussi le support du pôle aéronautique mondial avec Airbus EADS. Cette particularité en fait un enjeu économique majeur pour son territoire. Son activité est aussi une source de nuisance pour les riverains notamment pendant la période nocturne très sensible. La réunion de la CCE du 4 novembre 2010 a défini un plan d'action susceptible d'améliorer la situation en permettant à tous les acteurs de converger vers un mieux être. L'Observatoire « Cœur de nuit » (mesure n° 11), installé le 24 février 2011 a pour vocation de vérifier la mise en œuvre et l'efficacité de ce dispositif notamment sur la période minuit – 06h00. Cet Observatoire permet de nombreux échanges et le suivi d'indicateurs objectifs. A un niveau national, l'ACNUSA partage cette approche.
- Demande interdiction des vols de nuit	- Voir ci-dessus.
- Augmentation des vols entre 22h et 24h. - Considère que **la mesure n°10** « restriction de l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne » n'est pas suffisante Demande l'arrêt total des vols de nuit entre 23h et 6h et ce sans report ni concentration des vols sur la période qui précède 23h - Mesure n°16 : « Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements » demande que le périmètre d'aide soit étendu à la zone C du PEB	- De 2011 à 2012, augmentation constatée entre 22h00 et 23h00. Cette augmentation conjoncturelle s'explique par la mise en place des bases Air France et Easy Jet en avril 2012 qui a fait l'objet d'une présentation lors de la réunion de l'Observatoire du 12/12/2012. - L'aéroport de Toulouse-Blagnac est déjà l'aéroport français qui applique les restrictions les plus contraignantes. - Idem réponse à l'observation faite par la mairie. - C'est le PGS qui permet d'identifier les riverains pouvant prétendre à une aide au financement des travaux d'insonorisation.

TOULOUSE - Capitole

Pas d'observation	Réponse

TOULOUSE - Mairie annexe d'Ancely

2 Observations	Réponses
- Bruit infernal sur La Cépière. On mesure le bruit là où il n'y en a pas !	- Une station de mesure de bruit est installée dans l'enceinte du collège de La Cépière depuis 2003. Elle ne montre pas d'évolution significative du niveau de bruit.

- Augmentation du nombre de lignes - Trafic en hausse	- Augmentation sensible en 2012 par rapport à 2011. Toutefois, le nombre de mouvements est de l'ordre de celui de 2006 et 2007 et inférieur à celui de 2001 et de 2002.
- Aérodrome le plus enclavé de France	- Ceci est la conséquence du fort développement de l'urbanisation lié à l'attractivité économique de l'agglomération toulousaine. L'application du PEB permet de limiter les constructions à proximité de l'aérodrome.

TOULOUSE - Mairie annexe de st Martin du Touch

Pas d'observation	Réponse

TOULOUSE - Mairie annexe des Sept Deniers

1 Observation	Réponse
- demande de l'application stricte du principe « d'approche équilibrée »	- C'est sur la base d'une étude type « Approche équilibrée », que la proposition de la mise en œuvre de restriction d'exploitation de l'aéroport a été validée et concrétisée par la signature d'un arrêté ministériel (28 mars 2011).

TOURNEFEUILLE

Pas d'observation	Réponse

VIEILLE TOULOUSE

3 Observations	Réponses
- décollage face au sud-est et route vers le nord : mise en virage trop tôt ce qui implique 2 passages sur Vieille Tlse.	- La mise en virage vers le nord après décollage face au sud-est doit intervenir au plus tôt à 6 000 mètres du bout de piste et à une altitude de 4 000 pieds (sensiblement au niveau de la route d'Espagne). Cette procédure est bien respectée. L'analyse des trajectoires sur plusieurs jours, invalide cette observation. Le non respect de cette procédure peut être sanctionné. L'amende peut atteindre 20 000 €.
- idem	- idem
- nuisances intolérables même sans vent d'Autan - à quoi servent les plans de prévention et autres arrêtés ?	- - Le but des plans de prévention est de rechercher les meilleures solutions à apporter pour maîtriser au mieux les nuisances sonores. - L'application stricte de mesures contenues dans les arrêtés ministériels portant restriction d'exploitation des aéroports permet de sanctionner (amendes pouvant atteindre 20 000 €) les compagnies aériennes qui ne respectent pas la réglementation mise en œuvre pour maîtriser les nuisances. 54 infractions ont été relevées en 2012.

Communauté urbaine TOULOUSE METROPOLE

Pas d'observation	Réponse

Communauté d'agglomération du SICOVAL

Pas d'observation	Réponse

Communauté de communes de SAVE et GARONNE

Pas d'observation	Réponse

Statistiques des mouvements d'avions de 2002 à 2011

(1 mouvement correspond à 1 décollage **ou** 1 atterrissage)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Passagers	5 337 786	5 304 833	5 612 559	5 799 536	5 956 552	6 162 288
Mouvements avions	100 061	95 357	92 351	94 844	97 324	95 137
	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Passagers	6 349 677	6 277 621	6 405 906	6 988 140		
Mouvements avions	94 609	91 103	92 376	96 820		