

# Impact sonore de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

## Foire aux Questions

### **- L'aéroport est une plateforme « mixte », quelle est la part de l'activité industrielle et celle de l'activité commerciale (passagers) ?**

La répartition en termes de mouvements (nombre de vols au départ ou à l'arrivée) est de l'ordre de 88 % pour les vols commerciaux et 12 % pour l'activité industrielle.

### **- Le Maire est garant de la tranquillité publique, pourquoi ne fait-il pas arrêter le bruit des avions ?**

Le Maire n'a pas autorité sur les grandes infrastructures de transports: les autoroutes, les voies ferrées et les aéroports.

Ces grandes infrastructures de transport font l'objet d'une réglementation environnementale spécifique.

Les nuisances générées par une infrastructure de transport, ne rentrent donc pas dans ce cadre.

Sous l'autorité du Préfet, c'est au gestionnaire de l'infrastructure de s'assurer du respect de la réglementation environnementale en vigueur.

### **- Pourquoi y a-t-il de plus en plus de bruit d'avions ?**

Factuellement, il n'y a pas plus de passages d'avions qu'il y a 10 ans, le nombre de mouvements n'ayant que très peu évolué.

Le bruit dépend du nombre de mouvements mais aussi du type d'avions qui fréquentent la plate-forme.

La nouvelle génération d'avions est acoustiquement plus performante à dimension égale, mais les avions de taille plus importante (gros porteur, long courrier) sont plus bruyants.

### **- Un avion est passé en faisant trop de bruit !**

Il n'existe pas de réglementation limitant le niveau sonore limite d'un avion.

En revanche, la nuit sur Toulouse, les avions les moins performants sur un plan acoustique n'ont pas le droit de décoller ou d'atterrir.

Il n'y a pas que le bruit des moteurs qui entre en jeu, mais également le bruit aérodynamique (frottement de l'air sur le fuselage). La performance acoustique d'un avion est déterminée en fonction du bruit qu'il émet par rapport à son poids.

### **- Les trajectoires de vol ne sont pas respectées, certains avions ne passent pas au bon endroit !**

Tout pilote a l'obligation de respecter le couloir aérien, sauf cas de force majeure .

Ce couloir aérien a une certaine, donc il est possible qu'en fonction du vent ou d'autres paramètres, tous les avions ne passent pas exactement au même endroit.

Certaines trajectoires particulières sont également autorisées: il s'agit des vols constructeur (Airbus), qui s'effectuent selon des circuits spécifiques pré-établis et validés par l'aviation civile.

### **- Pourquoi les avions ont-ils changé de trajectoire ? Avant ils ne passaient pas au-dessus de chez moi.**

A notre connaissance, les axes de décollage et atterrissage n'ont pas changé ces dernières années. Certaines évolutions ont été mises en place, lorsqu'il était prouvé qu'elles réduisaient le bruit.

En cas de doute, il est possible de déposer une demande auprès de l'exploitant à [a.environnement@toulouse.aeroport.fr](mailto:a.environnement@toulouse.aeroport.fr) : la trajectoire du vol concerné sera ainsi vérifiée avec le concours de la DGAC.

### **- Pourquoi le nombre de constructions augmente dans les zones survolées par les avions ?**

Il existe un document qui régit la construction en zone exposée : le Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Le PEB est composé de 4 zones de bruit, A B C et D :

- les zones A et B, les plus exposées au bruit, où il est interdit de construire des logements, sauf logements de fonction ;
- la zone C, où la construction de logements est autorisée sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances (donc conditionnée à une opération de démolition par ailleurs). Le Maire a obligation de ne pas exposer plus de population au bruit aérien dans cette zone ;
- la zone D, où la construction de logements n'est pas limitée mais où l'on doit, comme pour les zones A, B et C, respecter des normes d'isolation acoustique particulières et informer les locataires et acquéreurs de l'exposition du bruit.

Les constructions autorisées sur le territoire de Toulouse respectent ces contraintes réglementaires.

### **- Où en est l'observatoire des Permis de Construire délivrés en zone de PEB ?**

Lors de la dernière Commission Consultative de l'Environnement, le 9 janvier 2019, les services de l'État (DDT 31) ont indiqué avoir confié une mission à l'AUAT pour construire cet observatoire à l'échelle du PEB, c'est à dire 16 communes et 4 Etablissement public de coopération intercommunale (EPCI). Ce travail est en cours et n'est pas encore achevé.

### **- Où en est-on de la révision du PEB et du Plan de Gêne Sonore (PGS) ?**

Ce travail a été engagé par l'Aviation Civile, sur mandat du Préfet. Un groupe de travail auquel participent les associations s'est réuni 2 fois en 2018 pour traiter des outils de modélisation, de l'utilisation des pistes, des trajectoires de vol. La suite du travail doit aborder les hypothèses de trafic et la flotte d'aéronefs à prendre en compte pour la modélisation. Suite à ces travaux, l'Aviation Civile transmettra un rapport au Préfet qui décidera de l'opportunité de la mise en révision.

### **- Pourquoi n'arrête-t-on pas le trafic la nuit, pour permettre le repos des riverains ?**

Cet aéroport est ouvert 24/24h, notamment pour permettre en période de nuit, le transport du courrier de la Poste et des pièces aéronautiques pour les usines Airbus et sous-traitants.

Une restriction aux vols indispensables est demandée par la ville de Toulouse et est en cours de discussion en commission de concertation.

**- Le réseau de mesure Sentinelle est exploité par le gestionnaire de l'aéroport, pourquoi ne pas créer un réseau indépendant ?**

Le déploiement d'un réseau parallèle à celui d'ATB, déjà placé sous le contrôle de l'ACNUSA pourrait s'avérer être une dépense inutile. Le renouvellement du réseau Sentinelle a été lancé en associant les collectivités et les riverains en vue de disposer des données brutes pour pouvoir en faire des analyses indépendantes. La constitution d'un réseau de mesures parallèle ne devra être envisagée que dans le cas où le réseau déployé ne permettrait pas cette transparence.

**- Je suis dans une zone très impactée par le bruit des avions mais je n'ai pas droit aux aides à l'insonorisation, alors que d'autres, pourtant moins impactés, peuvent les percevoir.**

L'aide à l'insonorisation ne peut être attribuée que si l'on remplit deux conditions de manière cumulée : le logement concerné doit être situé à l'intérieur du PGS et le logement devait être situé en dehors du PEB en vigueur lorsqu'il a été autorisé. Certains dossiers peuvent donc parfois être non-éligibles pour quelques mois ou pour quelques dizaines de mètres.

**- L'arrivée à Toulouse d'une base Ryanair a été annoncé pour l'automne 2019. Cela va-t-il entraîner une augmentation des nuisances ?**

Comme suite à l'annonce de cette implantation, et à la demande de la collectivité, le gestionnaire de l'aéroport a travaillé la programmation des vols de cette compagnie de manière à ce qu'aucun de ceux-ci n'impacte la période du cœur de nuit (minuit-6h)

**- Les cartes sur les niveaux sonores qui sont présentées sont fausses, elles ne reflètent pas la réalité de la gêne ressentie par les habitants**

Les cartes de niveaux sonores présentées représentent les niveaux sonores moyens calculés sur la base des vols réalisés et des caractéristiques des avions concernés. S'agissant de moyennes, elles représentent un lissage, ce qui signifie que lors du passage des avions, le bruit constaté est forcément supérieur au niveau moyen représenté, et que des secteurs situés en dehors des zones représentées entendent également le bruit des avions