

Cinq - sur cinq

Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

édito

L'aéroport Toulouse-Blagnac est une zone d'activités où se côtoient chaque jour 150 entreprises, 3 500 employés et, en moyenne, 16 000 passagers. Les sources de production de déchets y sont aussi variées que la nature des activités de la plate-forme. Leur traitement entre dans le cadre des actions au service du développement durable mises en œuvre par la société aéroportuaire depuis plusieurs années.

Au-delà de la mise en pratique des obligations réglementaires, nous appliquons une démarche volontariste qui permet de maîtriser les filières de traitement de chaque type de déchet et d'optimiser le recyclage. Notre objectif est de porter à 20 % le taux de valorisation matière – c'est-à-dire de recyclage – grâce aux efforts de tous. Nous en sommes aujourd'hui à 12 %. C'est une bonne performance mais nous pouvons mieux faire.

Cette politique active de traitement des déchets s'adapte aux évolutions de la plate-forme en cherchant à concilier chantiers, transformations, réglementation, environnement et contraintes de sûreté. La construction du futur Hall D et son lot de matériaux à gérer fait ainsi l'objet d'un traitement spécifique.

Pour maîtriser toujours mieux la production des déchets, nous avons entrepris une démarche de sensibilisation de tous les usagers de la plate-forme. Nous sommes convaincus que les comportements individuels peuvent avoir un impact déterminant dans un domaine qui concerne toute la collectivité.

Jean-Michel Vernhes
Président du Directoire.



Une politique active de traitement des déchets

La société aéroportuaire Toulouse-Blagnac a défini une politique de traitement des déchets qui s'articule autour de grands principes :

- trier les déchets à la source,
- les valoriser et les recycler au maximum,
- diminuer leur production,
- réduire la part des déchets « ultimes » destinée à être stockée en décharge.

Les actions de communication conduites depuis plusieurs années sur la plate-forme portent leurs fruits, chaque entreprise prenant conscience de la nécessité d'adopter de bonnes pratiques au quotidien.

Suite page 2 >

Dossier

Le tri sélectif et la valorisation pour priorités

PAGES 2 & 3

Le saviez-vous ?

**Des déchets valorisés
Que deviennent les objets et liquides interdits en cabine ?**

PAGES 4 & 5

Actualités

Chantier du Hall D : les déchets sous contrôle

PAGE 6

Brèves

**Brèves
Statistiques de trafic**

PAGE 7

Métier de l'aéroport

Le contrôle de sûreté aéroportuaire : un rôle dissuasif

PAGE 8

Le tri sélectif et la valorisation pour priorités

La plate-forme aéroportuaire collecte de l'ordre de 1 200 tonnes de déchets par an, soit la production d'une commune de 3 000 habitants. Ce qui représente, au quotidien, 1 kg par employé ou 20 grammes par passager. Le traitement des déchets est organisé de manière à favoriser le tri sélectif et le recyclage.

Allier maîtrise des déchets et sûreté

Compagnies aériennes, sociétés de maintenance d'avions et d'engins, commerces, restaurants, bureaux, loueurs de véhicules... génèrent des déchets classés en deux catégories :

- **Les déchets non dangereux** : papiers, journaux, emballages, déchets alimentaires, objets interdits en cabine, déchets verts, gravats, déchets de nettoyage, etc.
- **Les déchets dangereux** (qui présentent des caractéristiques indiquées par pictogrammes : explosifs, comburants, inflammables, irritants, nocifs, toxiques, corrosifs, dangereux pour l'environnement) : huiles, peintures, emballages souillés, solvants, batteries, etc.

Des équipements adaptés à la collecte et au tri sont mis à la disposition des entreprises dans le respect

des consignes de sûreté : des containers regroupés au sous-sol de l'aérogare, une collecte porte à porte et un Point Vert, géré par Veolia Propreté. Dominique Roques, responsable de la sous-traitance, explique les contraintes qu'il faut prendre en compte : « *En matière de sûreté, les déchets produits en zone publique doivent être collectés et triés en zone publique. Les déchets de la zone réservée sont, quant à eux, dirigés exclusivement vers le Point Vert.* »

De plus, depuis 2006, date de début des travaux d'extension de l'aérogare, de nouvelles dispositions sont régulièrement prises pour adapter le système de collecte aux différentes phases de travaux. « *Le tri à la source et l'enlèvement des déchets doivent être facilités en toutes circonstances* », souligne Dominique Roques.

Des actions au service du développement durable

Au bureau : conseils et moyens pour économiser les matières premières et produire moins de déchets

Un *Guide des bonnes pratiques au bureau* a été largement diffusé au personnel administratif de la société aéroportuaire. Il porte notamment sur la consommation de papier : imprimer recto-verso, réutiliser les feuilles comme brouillons, privilégier les échanges électroniques en évitant l'impression systématique, etc.



Et tout se recycle !

- 8 tonnes de **papier blanc** ont été recyclées en 2006, soit 32 kg par employé. Ce chiffre est en

augmentation constante depuis 2002, année où la société aéroportuaire a instauré le tri des papiers de bureau.

- Les **cartouches d'imprimantes** usagées sont récupérées par l'Association des Paralysés de France (APF) qui les confie à un Atelier protégé et à un Centre d'Aide par le Travail. Les cartouches sont reconditionnées et revendues.
- Les **téléphones portables hors d'usage** sont collectés par l'Association Française pour le Développement International et la Solidarité (AFDIS). Les bénéficiaires du recyclage financent l'achat de matériel auditif pour des enfants de pays en voie de développement.



A l'atelier de maintenance : identification des zones de rangement, de travail et de tri

Depuis l'aménagement d'un espace spécifique dédié au tri (marquage au sol, équipement en bennes...), la gestion des déchets est beaucoup plus efficace. Une zone de collecte a été aménagée afin de séparer cartons, huiles de vidange, câblages, aérosols, néons, ferraille, emballages et chiffons souillés...



Le Point Vert, une déchetterie mutualisée mais aussi un lieu d'apprentissage du tri

Situé en zone réservée, le Point Vert est géré par Veolia Propreté. Toutes sortes de déchets non dangereux (dits banals) y sont déposés par les entreprises présentes sur la plate-forme : déchets en mélange, papiers, journaux, déchets verts, pneumatiques, encombrants,... Des bennes, des compacteurs et des bacs sont à disposition et leur contenu traité selon la nature des déchets.



L'agent de Veolia présente sur place du lundi au vendredi à pour mission de faire respecter les règles de sécurité, de propreté et d'hygiène qui dépendent très largement de la qualité du tri observée par les déposants. Ce qui le conduit à donner régulièrement des conseils utiles.



Tri des papiers de bureau : DHL aussi

Pour Christine Sabatie, assistante de direction chez DHL Global Forwarding, trier les papiers blancs est « *un geste citoyen* ». L'agence aéroportuaire du spécialiste mondial de la messagerie express a mis en place un système de tri au printemps 2007. « *Nous étions déjà sensibilisés aux questions environnementales car le Groupe incite à l'utilisation de papier recyclé et éco-efficient. L'action volontariste de l'aéroport nous a poussés à aller plus loin.* » Des poubelles dédiées dans les bureaux et des bacs de tri à chaque étage appellent à « *ne pas jeter idiot* », selon l'argument développé par le Service Environnement de DHL. Cartouches d'imprimantes et piles sont également recyclées.

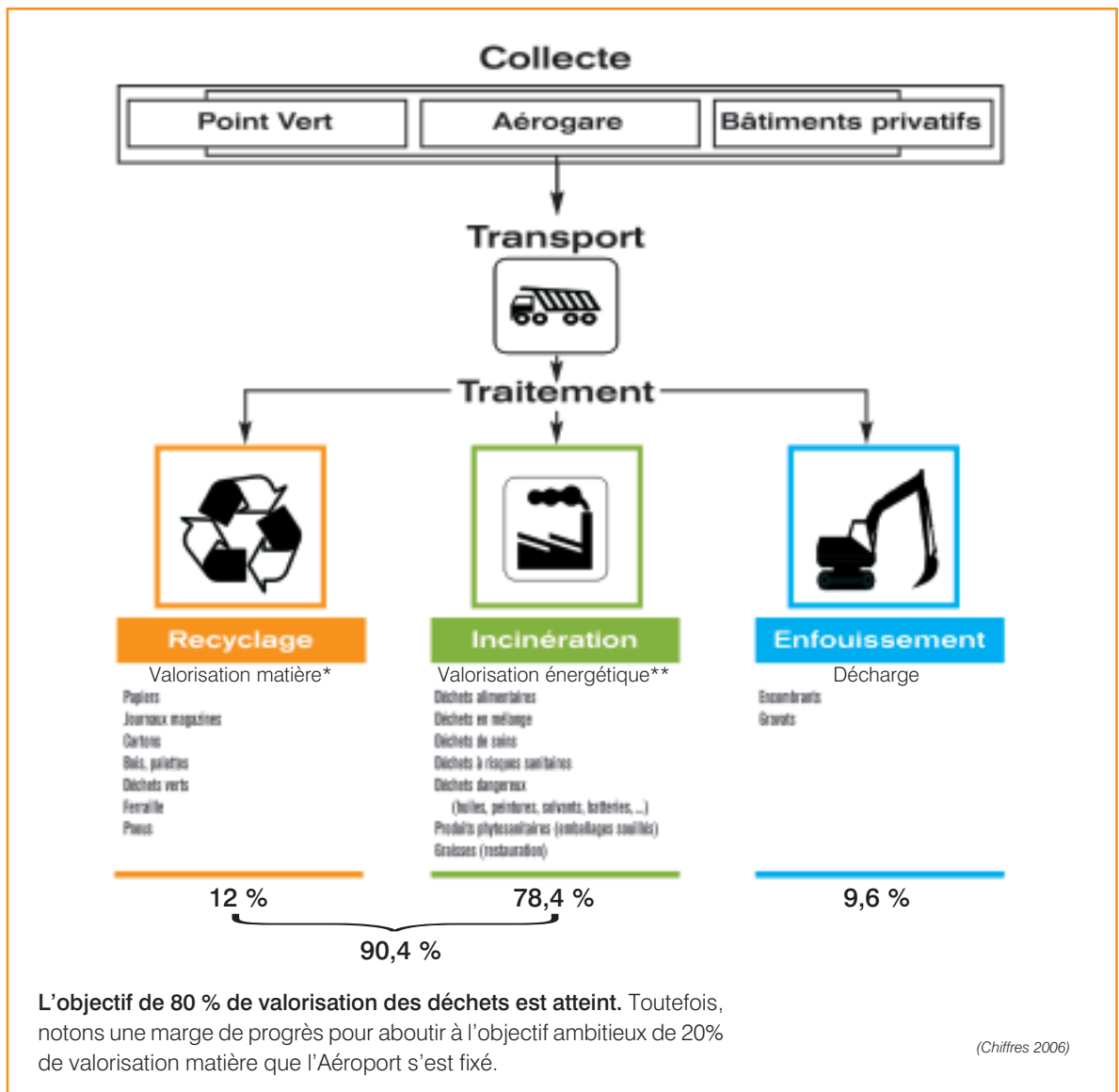
A savoir

La gestion des déchets dangereux reste à la charge des entreprises pour assurer la traçabilité requise par la loi.

Des déchets valorisés

L'aéroport Toulouse-Blagnac a publié, pour la première fois cette année, les résultats de la gestion des déchets sur la plate-forme. Cette communication sera renouvelée tous les ans. Il est intéressant de noter que, malgré l'augmentation du trafic passagers ces dernières années, la production des déchets reste inférieure au niveau atteint en 2001.

Devenir des déchets de l'aéroport



Quelques définitions

* La valorisation matière ou recyclage peut prendre plusieurs formes :

- Réemploi : produit réutilisé après nettoyage (palette, bouteille en verre consignée ...).
- Réutilisation : produit réutilisé pour un autre usage.
- Recyclage : fabrication du même produit à partir du produit usagé (verre, ...).
- Régénération : transformation par traitement spécifique du même produit à partir du produit usagé (huiles, papiers...).

** La valorisation énergétique par incinération consiste à récupérer l'énergie produite.

Des actions de communication multiples

Le Service Environnement de la société aéroportuaire multiplie les actions de sensibilisation :

- Edition de guides.
- Signalétique soignée.
- Articles dans les publications de l'aéroport.
- Formation.
- Visites des entreprises.
- Exposition Aéroplace sur les déchets.



Bilan déchets,
édité avec Veolia Propreté.

A savoir

- L'incinérateur de la SETMI (Société d'Exploitation Thermique du Mirail) où sont traités les déchets incinérables de la plate-forme permet de chauffer tout un quartier de Toulouse – c'est ce que l'on nomme la valorisation thermique des déchets.
- 1 tonne de papier-carton recyclé permet de fabriquer 1 tonne de papier-carton neuf, soit une économie de 2 à 3 tonnes de bois.
- Depuis 2002, la mise en décharge n'est autorisée que pour les déchets « ultimes » qui ne peuvent pas/plus être recyclés ou réemployés.

Que deviennent les objets et liquides interdits en cabine ?

Les mesures de sûreté imposées par l'Union Européenne et L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI), lors de l'embarquement des passagers mais aussi du fret, sont de plus en plus strictes. Pour lutter contre la menace terroriste, objets et liquides font l'objet de restrictions d'emport en cabine. Abandonnés aux postes d'inspection-filtrage (PIF), ils sont gérés comme autant de déchets.

- **Les objets interdits en cabine** (couteaux, ciseaux, cutters, objets contondants...) que les passagers auraient malgré tout sur eux, sont déposés par les agents de sûreté dans des urnes prévues à cet effet. Certains seront détruits et d'autres remis à l'association Emmaüs dans le cadre de ses activités sociales de récupération, recyclage et de don aux plus démunis.
- Depuis le 6 novembre 2006, les **liquides, dentifrices, gels, crèmes, aérosols de plus de 100 ml** doivent également être déposés aux PIF. Ils sont considérés comme des déchets ménagers et traités comme tels.

L'ensemble de ces objets et produits sont retirés deux fois par jour par une société de nettoyage, au moment du changement d'équipe des agents de sûreté.



Pour en savoir plus
ou s'abonner à la lettre *Cinq sur Cinq*,
rendez-vous sur le site Internet de l'aéroport
dédié à l'environnement :

<http://environnement.toulouse.aeroport.fr>

Chantier du Hall D : les déchets sous contrôle

Des fondations à l'aménagement intérieur, le chantier du nouveau terminal D est soumis aux mêmes impératifs de tri que le reste de l'aérogare.

Une affaire de spécialiste, pour une gestion maîtrisée des déchets



Si la définition de la politique de gestion des déchets appartient à la société aéroportuaire Toulouse-Blagnac, sa mise en œuvre est confiée à des spécialistes. C'est le cas pour l'aéroport avec Veolia Propreté, un des acteurs les plus importants des services à l'environnement. C'est aussi le cas sur le chantier. « *Le cahier des charges imposait le tri sélectif*, indique Francis Borgolotto, responsable technique du Hall D. *Les sociétés sélectionnées pour le gros œuvre du chantier font intervenir Corudo, une entreprise de la région spécialisée dans la récupération et le traitement des déchets industriels banals.* »

Des bennes pour trier

Béton, gravats, ciment, plastiques, cartons, ferraille, bois, sont triés dans 11 bennes de 30 m³ chacune, installées sur le chantier et identifiées. Un agent de la société Corudo vérifie la qualité du tri, déplace les déchets d'une benne à l'autre si nécessaire et assure une mission pédagogique en attirant l'attention des ouvriers sur l'intérêt environnemental du tri.

Egalement, il veille à la mise en place permanente des filets de protection sur les bennes. En effet, pour des raisons évidentes de sécurité, doit être évité l'envol sur le tarmac des déchets légers.

Francis Borgolotto observe que cet agent « sera présent à plein temps quand démarrera le second œuvre car il faudra réguler le tri des déchets produits par la cinquantaine d'entreprises qui opéreront alors sur le site. » Les déchets seront moins volumineux mais très variés : matériel électrique et électronique, peinture, emballages, palettes de bois, PVC...



Zoom sur la société Corudo

Corudo, prestataire en gestion de déchets de chantier et industriels, se veut être un partenaire privilégié des entreprises certifiées ISO 14 001, comme la société aéroportuaire.

- Créée il y a 4 ans, située à Carbone (31).
- Effectif de 25 personnes
- Spécialiste des chantiers HQE (Haute Qualité Environnementale)
- Particularité : Corudo a son propre centre de tri, grâce auquel 80% des déchets industriels banals sont valorisés.

Brèves

Construction d'une Station de Traitement des Eaux Pluviales à l'Aéroport

L'Aéroport Toulouse-Blagnac et Lyonnaise des Eaux (Groupe Suez) ont signé un contrat de partenariat public/privé, le premier de ce type en France dans le secteur de l'eau et de l'assainissement. Il porte sur la réalisation et l'exploitation, sur une durée de 20 ans, d'une station de traitement des eaux pluviales, afin de préserver la qualité des eaux rejetées dans le Riou.

Elle devrait être mise en service en avril 2009, date prévisionnelle d'ouverture du Hall D.

A toutes les étapes de la construction et de l'exploitation de la STEP, il est prévu une maîtrise des impacts environnementaux (ISO 14 001) en prêtant attention à l'économie d'énergie, à la limitation des nuisances sonores et à l'intégration paysagère.



Découvrez en images la future STEP, son aménagement paysager et le circuit de traitement de l'eau sur le site de l'aéroport www.grandstravaux.fr.

Budget en hausse pour l'aide à l'insonorisation

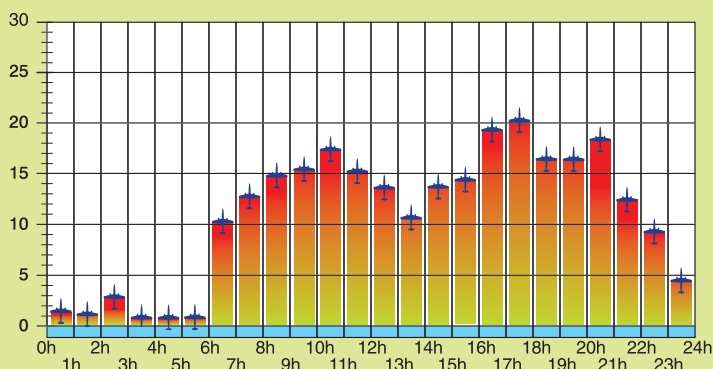
En 2006, l'Aéroport a géré un budget d'aide à l'insonorisation de 2,5M€ financé à 100% par la TNSA (Taxe sur les Nuisances Sonores Aérienne payée par les compagnies). 623 logements situés dans le Plan de Gêne Sonore ont été insonorisés.

Afin d'accélérer l'indemnisation des riverains, un financement des collectivités territoriales pour une durée de 4 ans, à hauteur de 2,4 M€ annuels, va être apporté au dispositif. C'est fin décembre qu'a été signée la convention de financement par le Préfet et les collectivités : Conseil général, Conseil régional, le Grand Toulouse, ainsi que les communes de Toulouse, Cornebarrieu, Aussonne, Blagnac, Mondonville, Colomiers et Ramonville.

Ce nouveau fonds complémentaire, associé à l'augmentation de la TNSA en janvier 2007, permet de porter le budget global de cette aide à environ 7 M€ pour l'année 2008. Focus sur ce sujet dans la prochaine lettre *Cinq sur Cinq*.

Statistiques de trafic

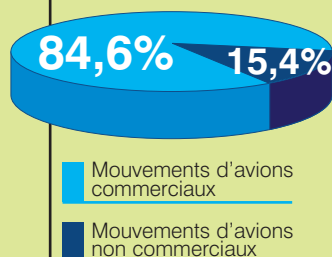
Répartition des mouvements par tranche horaire Cumul à fin décembre 2007 (journée moyenne)



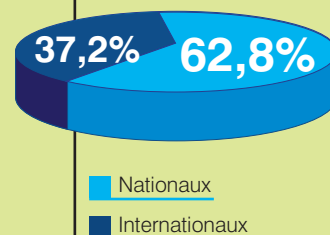
Résultats de trafic

Cumul à fin décembre 2007		
	Valeur	Var N-1
Passagers commerciaux	6 161 979	3,5 %
Mouvements d'avions commerciaux	80 473	0,6 %
Mouvements d'avions non commerciaux	14 649	-15,7 %
Emport moyen	82	2,9 %
Nombre de places offertes	8 676 673	3,8 %

Répartition des mouvements d'avions



Répartition des passagers locaux



Lexique

Passagers commerciaux : passagers locaux + transit.

Passagers locaux : passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.

Passagers en transit : passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.

Mouvements d'avions : décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.

Avions commerciaux : avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.

Avions non commerciaux : avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.

Avions commerciaux mixtes : avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.

Emport : nombre de passagers commerciaux / nombre d'avions commerciaux mixtes.



Daniel Mondy, responsable de l'agence Brink's.

Le contrôle de sûreté aéroportuaire : un rôle dissuasif

Rien ni personne passant de la « zone publique » de l'aéroport à la « zone réservée » n'échappe au contrôle des agents de sûreté aéroportuaire : passagers, bagages, équipages, personnels, fret, animaux. Daniel Mondy est le responsable de l'agence Brink's, un des deux opérateurs chargés de la sûreté sur la plate-forme de Toulouse-Blagnac.

Précisons le vocabulaire : quelle différence y a-t-il entre la sûreté et la sécurité aéroportuaire ?

Il s'agit dans les deux cas de protéger les personnes et les biens. Les contrôles sûreté permettent de s'assurer qu'aucun objet ou substance susceptible d'engendrer un acte malveillant ne sera introduit à bord des avions de façon illicite. La sécurité au sol consiste à prévenir les risques, comme un incendie ou une explosion, au sein même des installations aéroportuaires et au-delà.

Quels sont les différents contrôles exercés par les agents de sûreté ?

Les 150 agents de Brink's affectés à l'aéroport inspectent les passagers et les bagages de cabine aux postes d'inspection-filtrage du Hall C, surveillent les contrôles d'accès en zone réservée du même hall, surveillent les bagages de soute des Halls B et C. Nous nous chargerons, en plus, de l'ensemble des opérations de sûreté du Hall D quand il sera mis en service en 2009.

Aux postes d'inspection-filtrage, nous contrôlons les cartes d'embarquement, les bagages à main des passagers à l'aide d'appareils radioscopiques, les passagers eux-mêmes et les personnels, en utilisant le magnétomètre et en effectuant des palpations. Il faut également être attentif aux comportements qui peuvent être suspects. Nous supervisons aussi le bon fonctionnement du nouveau système d'inspection-filtrage des bagages de soute qui permet de les contrôler à 100 %. Le fret subit les mêmes vérifications.



Entre contraintes réglementaires et relations avec les passagers, comment évolue le métier d'agent de sûreté ?

Il est certain que la réglementation pèse de plus en plus sur les agents mais aussi sur les usagers. La dernière évolution marquante date du 6 octobre 2006

et restreint l'emport de liquides et de gels en cabine. Il faut à la fois faire preuve de diplomatie et de fermeté alors que le niveau d'exigence s'accroît. Je rappelle que ces activités de contrôle relèvent du service public et sont encadrées par l'Etat. Jusqu'à la fin des années 80, elles étaient d'ailleurs directement exercées par la police.

Dans ce contexte, nous renforçons le professionnalisme de nos agents de sûreté grâce à la formation continue. De plus, les conditions d'embauche sont strictes : il faut avoir suivi 70 heures de formation pour acquérir un Certificat de Formation, être titulaire d'un double agrément accordé par le Procureur de la République et par la Préfecture, être de nationalité française ou issu d'un pays de l'Union Européenne.

Quel rôle joue la technologie dans cette évolution ?

L'homme et la technologie vont de pair. L'un évolue avec l'autre et l'un ne peut être efficace sans l'autre. A Toulouse-Blagnac, le changement le plus récent touche le contrôle des bagages de soute avec l'automatisation du convoyage. L'agent de contrôle sûreté ne manipule plus les bagages. Il est devenu un superviseur du système intégré d'inspection-filtrage. S'il a un doute, il ouvrira le bagage. Mais seulement dans ce cas. D'une façon générale, le métier a gagné en technicité, capacité d'analyse, rigueur et investissement personnel.

Les contrôleurs sont-ils également contrôlés ?

Bien entendu ! Outre des réunions régulières avec les chefs d'équipe pour faire le point, nous évaluons régulièrement l'application et le maintien des normes de contrôle. Nous faisons nos propres tests en situation opérationnelle et nous sommes audités à intervalles réguliers par le donneur d'ordre et les services compétents de l'Etat.

Le chef d'agence est-il impliqué dans les contrôles de sûreté ?

J'assure le lien avec le personnel Brink's présent sur la plate-forme. Il est de ma responsabilité que chacun exerce son métier selon les critères de qualité voulus. Je veille aussi à entretenir des relations constructives avec nos partenaires que sont les compagnies aériennes, les assistants en escale, les services de l'Etat et la société aéroportuaire. Nous faisons partie intégrante d'une chaîne – le transport aérien – dont tous les maillons comptent.