

Cinq sur cinq

Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

édito

Au printemps dernier, l'Aéroport Toulouse-Blagnac a vécu une situation inédite : une activité totalement perturbée par la colère d'un volcan islandais.

Les cendres dispersées dans l'atmosphère par le volcan Eyjafjöll ont quasiment paralysé le trafic aérien de tout un continent, pendant de très longs jours. Epargnée par les vents, notre plateforme a servi de base de repli aux long-courriers dérivés de Paris-Charles-de-Gaulle, mettant en lumière la qualité de nos infrastructures locales, au premier rang

desquelles le nouveau Hall D.

A peine ouvert, ce terminal dédié au trafic international a vécu, à cette occasion, un baptême du feu que personne n'avait imaginé. Propulsé en tête de pont du transport aérien national, notre aéroport a rempli sa mission, en lien étroit avec les autorités locales et le constructeur Airbus. Comment cela s'est-il organisé ? Qui pilotait le dispositif ? Comment la sécurité de chacun, en cette période délicate, a-t-elle été préservée ? Autant de questions évoqués dans ce numéro consacré à un événement qui aura marqué l'histoire du transport aérien européen.

Jean-Michel Vernhes,
Président du Directoire



De gauche à droite : Guy Dejean, Alain de La Meslière, Jean-Michel Vernhes, Thierry Duluc, Valérie Cariou Pilate, Alain Martzloff, Léon Dal Maso et Marc Brissac en cellule de crise "volcan".

Nuage de cendres : ils ont géré la crise

L'épisode du nuage de cendres a totalement désorganisé le ciel européen. Face à un événement d'une telle ampleur, un seul mot d'ordre a prévalu : la sécurité des personnes et des biens. Retour sur la gestion de cette crise, à Toulouse-Blagnac.

Dossier

L'épisode du volcan islandais, côté coulisses

PAGES 2 à 4

Le saviez-vous ?

La surveillance des volcans par Météo-France

PAGE 5

Actualités

L'Airbus A400M se pose à Toulouse-Blagnac

PAGE 6

Bèves

Le tramway à l'aéroport en 2014 - Encore plus de bus pour Toulouse-Blagnac

PAGE 7

Métier de l'aéroport

Le "Monsieur Péril animalier" de Toulouse-Blagnac

PAGE 8

Nuage de cendres : comment Toulouse a géré la crise

En avril dernier, l'éruption volcanique en Islande a transformé l'Aéroport Toulouse-Blagnac en base de repli européenne. Une crise qui va entraîner la mise en place de dispositifs exceptionnels au sein de la plateforme toulousaine et mobilise l'aéroport et ses partenaires pendant plusieurs jours.

Eyjafjöll paralyse l'Europe en quelques jours

Du 15 au 20 avril dernier, une crise sans précédent paralyse le monde aéroportuaire en Europe. Le responsable ? Le volcan islandais Eyjafjöll, rentré en éruption le 14 avril. En projetant un nuage de cendres, le volcan menace très rapidement de fermeture l'espace aérien européen.

Le Centre de surveillance des cendres, à Londres, élabore alors une cartographie schématisant la position du nuage, dont les particules sont jugées dangereuses pour l'aviation. Dès le jeudi 15 avril, son avancée vers l'Europe du Nord oblige les pays comme le Royaume-Uni et la Belgique à fermer leur espace aérien. En France, en fin de journée, la même décision est prise, au nord d'une ligne Brest-Strasbourg. Dans les jours qui suivent, l'ensemble de l'espace aérien français est clos, à l'exception du sud-ouest de la France.

A Toulouse, la crise se traduit essentiellement par des annulations de vols en provenance ou à destination du reste de la France et des pays

d'Europe. Protégé par des vents du sud, l'Aéroport Toulouse-Blagnac reste fermé pendant seulement deux heures, le dimanche 18 avril. Seul aéroport du Sud-Ouest à posséder une capacité d'accueil d'avions suffisante, Toulouse-Blagnac devient rapidement terre d'accueil européenne.



Aéroport Toulouse-Blagnac : trois cellules pour gérer la crise

Dès le 16 avril, une première cellule de crise volcanique, au niveau local, est mise en place à Toulouse-Blagnac, par la préfecture, sur ordre du ministère. Elle fait alors partie d'un dispositif articulé autour de l'aéroport : « La plateforme aéroportuaire a dû s'organiser pour gérer, avec les autorités compétentes et ses équipes, la crise provoquée par l'éruption d'Eyjafjöll. Cela a donné lieu à trois cellules de crise. L'Aéroport Toulouse-Blagnac a participé à chacune d'entre elles », explique Jean-Michel Vernhes, président du directoire de l'aéroport.

La cellule préfectorale a pour mission de faire le lien avec le niveau national afin de disposer d'un état des lieux de la situation en France et en Europe, de planifier l'acheminement des passa-

gers vers ou au départ de la Ville rose (sachant qu'au même moment, la grève des trains rend la situation encore plus complexe) et d'organiser la gestion des vols qui seront détournés vers Toulouse-Blagnac, dès le lundi 19 avril.

« Cette première cellule de crise était composée de la préfecture de Haute-Garonne, des cadres de permanence de l'aviation civile (SNA et DSAC) et de l'aéroport », indique Jean-Michel Vernhes. « Toutes les six heures, la cellule de crise avait accès à des cartes émises par le centre météo du Royaume-Uni, ce qui nous permettait de voir la position du nuage de cendres. Nous faisons également un point par téléconférence, avec le national, trois fois par jour, pour prendre des décisions et nous organiser ».

Cette première gestion de crise est alors étouffée par deux nouvelles cellules dédiées. L'une fait suite aux nombreuses demandes de déroutement de vols vers Toulouse par les compagnies aériennes et à la situation « privilégiée » de l'aéroport toulousain, seul en mesure d'accueillir des vols supplémentaires. Centrée sur l'opérationnel, son rôle est avant tout de

gérer les avions au départ et à l'arrivée, dès le 19 avril après-midi. L'autre, déclenchée dès les premières annulations de vols, est, quant à elle, plus spécifique à la société aéroportuaire. Etroitement liée à la cellule de crise opérationnelle, sa mission se concentre sur l'organisation du stationnement des avions et l'accueil des passagers.

Le stationnement des avions : une prise en charge complexe

Johannesburg, Shanghai, Dubaï, Pointe-à-Pitre, Libreville, Rio, Lagos, New York ou encore Honk Kong, du 15 au 20 avril dernier, le nuage de cendres du volcan islandais Eyjafjöll transforme l'Aéroport Toulouse-Blagnac en hub européen. Seul aéroport ouvert en France – avec Tarbes – à partir du 18 avril au soir, Toulouse-Blagnac bénéficie à ce moment-là de conditions aérologiques favorables : « Le nuage de cendres est resté très au-dessus de la zone de circulation aérienne grâce à des vents du sud », explique Julien Doron, responsable du Poste de Contrôle et de Régulation de l'Aéroport Toulouse-Blagnac. Si la capacité d'accueil d'avions est souvent réduite dans de nombreux aéroports, celle de la plateforme toulousaine va s'avérer suffisante pour accueillir des vols moyens et longs courriers venus du monde entier. « A partir du lundi 19 avril, Toulouse-Blagnac s'est transformé en base de repli européen. L'A380, des Boeing 777-300... nous avons accueilli 89 vols supplémentaires dont beaucoup de gros porteurs, ce qui nous a demandé une gestion exceptionnelle des avions », confie Julien Doron.

Au sol, la difficulté consistait à gérer le stationnement car la réglementation impose des distances de sécurité entre les avions, en fonction de leur taille. Aussi, sur les 61 postes avions disponibles, il n'est jamais possible de les garer tous en même temps.

« 35 postes avions sont interdépendants chez nous : si un poste de stationnement est occupé, celui d'à côté, voire les deux de chaque côté, ne peuvent être utilisés ». Lors de la crise du volcan, ce sont donc les gros porteurs qui ont dimensionné la capacité d'accueil de la plateforme toulousaine en nombre d'avions.



Les gros porteurs se succèdent sur le tarmac toulousain.

Une collaboration exceptionnelle sur le site

Vite saturé, l'aéroport a pu cependant bénéficier de nouvelles places mises à disposition par Airbus, dont les usines bordent les pistes. Une coopération d'autant plus exceptionnelle quand on sait que le constructeur a accueilli sur son parking des avions construits par son concurrent direct, Boeing.

D'autres partenaires, comme les assistants en escale et les compagnies aériennes, ont également apporté leur aide sur les pistes.

« Traditionnellement, chaque compagnie aérienne contractualise avec une entreprise pour l'assistance en escale. Pour le tractage, par exemple. Lors de la crise du volcan, les assistants de certaines compagnies aériennes, disponibles lors de l'arrivée d'un avion, allaient aider leurs concurrents pour qu'il soit traité le plus rapidement possible et permettre une rotation rapide des avions sur le tarmac.

La Gendarmerie du Transport Aérien nous a également beaucoup aidés. C'est vraiment un très beau travail collaboratif », confie Julien Doron.

Time	Destination	Carriage	US	Registration	Porte
Time	To	Airline	Flight	Class In	Gate
00:00	Málaga		FR0333		
Décollé					
22:50	Tunis	Alitalia	TU 281		
Décollé					
15:00	Doha	Qatar	QR 4170	B36-B16	58
Immédiate boarding					
14:00	New York JFK	American	AF 4185	B06-B10	
15:00	Alger	Algeria	ZI 733		58
Embarquement immédiat					
15:05	Strasbourg	American	AF 9545		
Arrivé					

Au sol et en l'air : gérer les avions sur tous les fronts

Lors d'une crise telle que celle provoquée par le volcan Eyjafjöll, la coopération entre les services aéroportuaires ne peut pas s'arrêter au stationnement et au traitement des avions sur le tarmac. Il faut tout d'abord mettre en place une coordination entre les services qui gèrent l'espace aérien et ceux de l'aéroport, afin d'éviter que la plateforme ne se retrouve avec plus d'avions en approche que de



L'équipe PCR de l'aéroport, autour de Julien Doron.

places disponibles au sol. Aussi, l'équipe de Julien Doron a travaillé en collaboration avec une équipe de la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud (DSAC Sud), au sein de la cellule de crise opérationnelle installée, dès le 19 avril, au cœur même du poste de contrôle opérationnel de Toulouse-Blagnac. Son rôle ? Articuler, avec l'aide du COHOR (organisme national qui gère la répartition des créneaux horaires sur les grands aéroports français), les demandes des compagnies aériennes souhaitant venir sur la plateforme avec les possibilités de stationnement, d'avitaillement, d'assistance en escale

et les solutions offertes pour les post-acheminements (tractage des avions) de Toulouse-Blagnac. Une synergie qui implique un travail étroit avec les contrôleurs aériens : « *Il fallait faire le lien avec la tour de contrôle afin de ne pas dépasser la capacité aéroportuaire (nombre d'avions au sol), le nombre réglementaire de mouvements d'avions par piste et le nombre réglementaire d'avions en l'air, en simultané, dans un secteur de contrôle (zone Départs, en route ou zone d'approche)* », révèle Julien Doron.

Les cadres opérationnels et les différentes équipes de l'aéroport, renforcés pour l'occasion, se sont alors occupés de la prise en charge des passagers. « *A la cellule de crise spécifique à l'aéroport, nous avons décidé de renforcer nos équipes en aérogare ; notamment les chefs d'escale de permanence, les superviseurs piste, les agents d'accueil ou les agents du poste de contrôle et de régulation* », explique Jean-Michel Vernhes. Les pompiers, les personnels de sûreté, la restauration et les bus ont été également renforcés, dès le dimanche 18 avril.

Trouver des solutions pour accueillir les vols déportés et leurs passagers, les faire patienter dans les meilleures conditions possibles, distribuer des bouteilles d'eau, aider les compagnies aériennes à acheminer les voyageurs par bus vers leur destination finale, voire à les loger dans les hôtels... le personnel de l'aéroport se mobilise ainsi jusqu'au mardi 20 avril, jour et nuit.

Si la prise en charge des voyageurs a été facilitée par l'annulation de nombreux vols, l'ouverture en mars du nouveau terminal de l'aéroport a permis de fluidifier les flux de passagers et de les accueillir dans de bonnes conditions : « *La mise en service du Hall D, un mois plus tôt, nous a permis de bénéficier de passerelles supplémentaires pour mettre des avions au contact, mais aussi de faire patienter les passagers en transit dans des conditions plus confortables* », précise Julien Doron.

Quel bilan pour l'aéroport toulousain ?

Cellules de crise, gestion complexe des avions ou du rapatriement des passagers, si la crise du volcan a révélé les atouts de la plateforme toulousaine, que ce soit en termes de capacité d'accueil, de coopération entre services ou de gestion de crise, elle a également généré quelques 835 annulations de vols programmés (30 000 passagers de moins). Une crise qui aura pénalisé financièrement l'Aéroport Toulouse-Blagnac, malgré les vols supplémentaires sur la plateforme. Des vols pour lesquels le stationnement sur le tarmac toulousain n'a pas été facturé, à titre exceptionnel.

Météo-France Toulouse guette les cendres

C'est ce qu'indique Philippe Husson, directeur adjoint de la prévision aéronautique de Météo France. Le site de Toulouse joue un rôle majeur pour la surveillance de l'espace aérien.

Face aux risques encourus par les avions traversant un nuage de cendres volcaniques, l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) a mis en place une veille volcanique des routes aériennes internationales. En effet, les fines particules de cendres éjectées à haute altitude, lors des éruptions, endommagent les moteurs et l'électronique des avions et peuvent opacifier pare-brise et hublots. Le globe terrestre a été divisé en neuf zones dont la surveillance est placée sous la responsabilité des centres VAAC (Volcanic Ash Advisory Centers). A l'intérieur de leur zone de responsabilité, ces VAAC doivent localiser et prévoir le déplacement, pendant les heures qui suivent l'éruption, des nuages de cendres volcaniques qui représentent un danger potentiel.

Le VAAC de Londres prend en charge la zone dans laquelle se trouve le volcan islandais Eyjafjöll. Celui placé sous la responsabilité de Météo-France (à Toulouse, sur la météopôle proche de Basso Cambo) a la charge de la région Europe-Afrique.

Dès l'avertissement d'une éruption volcanique par un pilote ou un volcanologue, le VAAC est activé et lance un modèle numérique pour établir les prévisions pour les autorités aéronautiques. A elles, ensuite, de décider de la fermeture d'un espace aérien.

Avant Eyjafjöll, les VAAC établissaient des données quantitatives de dispersion, mais sans connaître le seuil tolérable pour les avions. Pendant la crise d'avril 2010, un groupe d'industriel a établi un seuil de concentration de cendres volcaniques dommageables pour un moteur.

Les nouvelles procédures européennes imposent désormais aux VAAC d'établir des représentations en distinguant deux zones : une zone caractérisée par une densité en particules élevée dans laquelle les vols sont interdits et une deuxième zone avec une densité peu élevée, permettant d'assurer des vols tout en renforçant la maintenance en vue de limiter le risque de dégradation et d'usure prématurée des moteurs.

Météo-France à Toulouse-Blagnac

Le centre départemental de Météo France est installé depuis le 12 janvier 2010 à proximité des pistes de Blagnac, entre le site de la DGAC et le parc autos Eco P6. Il rassemble 27 agents qui assurent les services de prévision départementale, de prévision aéronautique (H24), d'observation et de nivologie (prévisions du risque d'avalanche pour la Haute-Garonne et l'Ariège de manière saisonnière).

Le centre exerce également les missions de maintenance régionale des stations météo.

Pour toute demande de prévision départementale : le numéro de téléphone 32 50 (0,34€ par min.) offre une prévision à neuf jours, réactualisée 3 fois par jour.



L'Airbus A400M testé à Toulouse-Blagnac



Nom : A400M. Constructeur : Airbus. Premier vol d'essai : 11 décembre 2009, à Séville. Mise en service : 2013-2014. Destiné au transport tactique et logistique, le futur avion militaire sortira des usines du consortium Airbus Military pour s'en aller vers les pistes de Toulouse-Blagnac.

C'est en effet à Blagnac que ce modèle fera une partie de ses essais en vol, avant d'être livré à ses commanditaires, qui ne sont pas des entreprises mais des pays : la France, l'Allemagne, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Belgique, le Luxembourg, la Turquie et l'Afrique du Sud. « *Nous devons effectuer 3 700 heures de vol pour les différentes certifications. Cinq avions sont dédiés à cette mission, répartie entre les sites de Toulouse et de Séville* », indique-t-on chez Airbus.

A400M : les chiffres clés

L'A400M sera doté d'une capacité d'emport de 37 tonnes, bien supérieure aux modèles qu'il va remplacer, à savoir le C-130 Hercules et le Transall C-160.

L'Airbus A400M aura pour vocation d'effectuer des parachutages de troupes ou de matériels à basse altitude. Il pourra opérer depuis des pistes courtes et non préparées, grâce à un train 6 roues à forte flottation. Enfin, il sera indépendant de toute aide

au sol pour le chargement de la soute et le décollage, quelles que soient les conditions météorologiques. L'A400M pourra emporter jusqu'à 116 troupes et leur équipement, sur une distance maximale de 8 800 km.

Et le bruit ?

Les émissions sonores produites par l'A400M sont comparables à celles d'un avion civil, assure-t-on chez Airbus. Pour autant, la problématique « nuisances sonores » est un paramètre intégré par les pilotes d'essais en vol. Ces derniers effectueront donc les essais les plus bruyants sur des sites moins proches des zones urbanisées, tels que Istres ou Séville-Moron.



Quand l'aéroport s' « Envol » pour le tramway

Tables rondes sur les tracés avec Tisséo, réflexion sur l'adaptation de la plateforme, l'Aéroport Toulouse-Blagnac se prépare à l'arrivée du tramway au pied de son aérogare. Baptisé « Envol », ce projet est l'un des axes majeurs du Plan de Déplacements Entreprise dans lequel s'est engagé l'aéroport depuis 2008. Son objectif ? Favoriser le développement et l'utilisation des transports en commun sur la plateforme.

D'ores-et-déjà, Toulouse-Blagnac étudie avec Tisséo les deux tracés possibles reliant à l'aéroport la ligne E du tramway, prochainement mise en service. Le tracé nord, d'une longueur de 2,5 km et d'un investissement d'environ 28 millions d'euros, raccorderait la ligne E à la plateforme aéroportuaire en 29 minutes et desservirait un bassin de 7 000 emplois. Le tracé sud, quant à lui, le ferait en seulement 18 minutes sur une distance de 2 km et desservirait un bassin de 14 000 emplois pour un investissement estimé à 48 millions d'euros. Si, actuellement, la balance semble pencher en faveur du tracé sud, le projet sera tout de même soumis, dès mai 2011, à une enquête publique. Quant à la mise en œuvre des travaux, elle devrait, quant à elle, intervenir à l'été 2012.

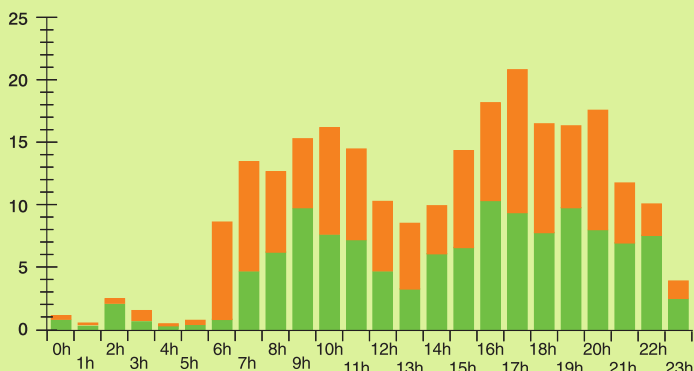
Encore plus de bus pour l'aéroport

Dès le mois de novembre, deux nouvelles lignes de bus desserviront l'Aéroport Toulouse-Blagnac. Après la mise en service de la ligne 25 en septembre 2008, Tisséo enrichit son réseau à destination de l'aéroport avec les lignes 66 et 30. La ligne 30 reliera le centre commercial de Fenouillet et la plateforme aéroportuaire via Lespinasse, Gagnac-sur-Garonne et Seilh. La ligne 66, quant à elle, raccordera Toulouse St-Cyprien à l'aéroport via les quartiers Purpan, Casselardit et Ancely, empruntant le tracé sud de la futur ligne « Envol ».



Évolution du trafic

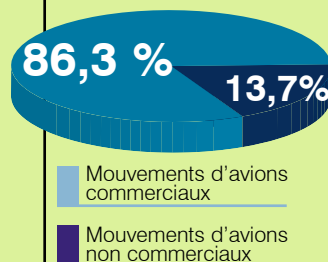
Répartition des mouvements par tranche horaire Cumul à fin juin 2010 (journée moyenne)



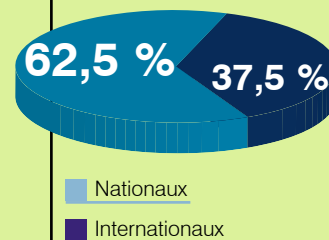
Résultats de trafic

Cumul à fin juin 2010		
	Valeur	Variation
Passagers commerciaux	6 275 738	-1,2 %
Mouvements d'avions commerciaux	78 648	-3,2 %
Mouvements d'avions non commerciaux	12 437	-7,0 %
Sièges offerts	9 035 559	2,3 %

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.
- Hub :** plateforme de correspondance.
- Avion au contact :** avion stationné sur le parking avions, avec un accès direct au terminal de l'aéroport via une passerelle.

Le « Monsieur Péril animalier » de Toulouse-Blagnac

Les animaux et les avions n'ont jamais fait bon ménage. Pour préserver les uns autant que les autres, l'Aéroport Toulouse-Blagnac a élaboré une politique de prévention du péril animalier qui s'affine au fil des ans. Rencontre avec le responsable de ce dossier pas comme les autres.

Ils offrent une image bucolique aux pistes de l'aéroport, mais constituent pourtant une redoutable menace. « Ils », ce sont ces rapaces, lapins et autres ragondins qui prennent les zones herbeuses situées entre les pistes de l'Aéroport Toulouse-Blagnac pour lieu de vie.

A Toulouse-Blagnac, la question animale fait l'objet de toutes les attentions. Hauteur de coupe de l'herbe étudiée pour dissuader les oiseaux de nicher, effarouchement, électroacoustique, systèmes pyrotechniques, capture, etc. Les initiatives pour éviter que ne se croisent avions et animaux sont nombreuses.

Désormais à la charge de l'aéroport – jusqu'en 2007, elle était du ressort de la DSAC – la lutte aviaire s'inscrit aujourd'hui dans une approche plus globale, élargie à toutes les espèces animales et à la gestion du milieu. Un Comité Péril Animalier a vu récemment le jour pour renforcer la coordination entre les différents acteurs de ce dossier.



David Baud est le coordinateur de ce comité. « Nous évaluons les risques pour mettre en place des actions appropriées. Avec la création de cette cellule, tous les acteurs impliqués dans la lutte aviaire se retrouvent autour de la même table. Qu'il s'agisse des superviseurs pistes (enregistrement des collisions), des équipes techniques (travaux, tranchées, rétention d'eau, etc.) ou du service Terrains et Clôtures (fauchage, surveillance des clôtures, traitement des rongeurs), chacun amène ses informations pour trouver des solutions et améliorer notre compréhension globale du risque. Demain,

chacun disposera de techniques plus précises, applicable à chacun des cas rencontrés », indique David Baud.

Participe également à ce comité le référent péril animalier des pompiers de l'aéroport. Ceux-ci ont en effet la difficile mission de protéger en dernier ressort les avions, en veillant à éloigner tout animal ou volatile indésirable sur les pistes. Ce référent dédié apporte au comité sa connaissance et ses observations de terrain pour une action plus ciblée et des mesures préventives adaptées à la faune et à la flore locales.

Un autre pas a été franchi avec l'acquisition de deux véhicules dédiés au péril animalier et équipés d'une nouvelle génération d'effaroucheurs raccordés à un ordinateur embarqué. Ainsi, chaque intervention, chaque observation sont enregistrées et géolocalisées.

La dernière initiative en date est la présence d'un fauconnier sur les pistes. Principale cible, le couple oiseau-réacteur d'avion, qui ne fait pas bon ménage. Car les malheureux volatiles, pris à leurs dépens dans l'aspiration d'un avion au décollage, connaissent un funeste sort tout en dégradant le fonctionnement des moteurs. Pour éviter que ne se produise ce type d'événement, l'Aéroport Toulouse-Blagnac, appuyé par la DSAC, expérimente l'intervention d'un fauconnier qui pourrait apporter un surcroît de sécurisation du site en venant appuyer les moyens d'effarouchement plus traditionnels. Ses rapaces sont lancés pour effaroucher les oiseaux ou, dans de rares cas, pour une intervention plus radicale. Vanneaux, buses, crécelles, martinets et autres hérons cendrés pourraient être ainsi dissuadés de séjourner sur les aires d'envol. Les conclusions de cette expérimentation, si elles sont positives, pourraient faire école sur d'autres plateformes commerciales, ces techniques n'étant aujourd'hui utilisées en France que sur des aérodromes militaires. Elle traduit, en tout état de cause, la volonté d'offrir des conditions de vol toujours plus sécurisées pour les voyageurs fréquentant l'Aéroport Toulouse-Blagnac.

Séance d'effarouchement pour les pompiers.

