

Cinq sur cinq

Lettre aux riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

édito

A l'image des autres plateformes françaises, l'aéroport de Toulouse-Blagnac remplit sa mission d'outil au service du développement économique régional, en assurant la gestion des vols de nuit.

Une mission pas toujours bien comprise, et à laquelle est souvent opposée la qualité de vie des riverains, eu égard aux nuisances sonores qu'engendrent les mouvements d'avions. Comment concilier activité économique et confort de vie ? L'équation n'est pas simple à résoudre, et elle ne se satisfera sûrement pas

d'une mesure radicale, quelle qu'elle soit.

A cet égard, collectivités publiques, acteurs de l'aérien et associations de riverains ont été régulièrement appelés à se prononcer pour trouver un consensus qui préserve les intérêts de chacun.

Le résultat de cette concertation, alimenté par de nombreuses études d'impact, a donné naissance à un plan d'action qui sera déployé dans les prochains mois. Il s'agira d'avancer de façon constructive, pour que la réduction de l'impact sonore des avions invite à un modus vivendi entre tous ceux qui habitent ou travaillent sur la secteur concerné par l'activité aéroportuaire.

Jean-Michel Vernhes,
Président du Directoire



Vols de nuit : Un plan d'actions efficace et équilibré

Comment conjuguer activité aéroportuaire et tranquillité des riverains, dès lors que l'on évoque les vols de nuit ? C'est tout l'enjeu du plan d'actions qui sera totalement déployé en octobre prochain, en concertation avec les acteurs concernés. Il propose un panel de mesures pour limiter le bruit, permettant d'aboutir à une solution équilibrée.

Dossier

Vols de nuit : un plan d'action efficace et équilibré

PAGES 2 à 4

Le saviez-vous ?

La nuit, place au fret

PAGE 5

Actualités

Le Grand Toulouse prépare un plan de prévention du bruit

PAGE 6

Brèves

Lutte contre les gaz à effet de serre - Mesure du bruit

PAGE 7

Métier de l'aéroport

Assistant en escale : un métier de l'ombre

PAGE 8

Un dispositif en cours pour les vols de nuit

En zone urbaine, le trafic aéroportuaire est plus sensible à la nuit tombée. Entre activité économique et tranquillité des riverains, l'équilibre est parfois délicat à trouver. Un plan d'actions, totalement déployé en octobre, aura pour ambition de concilier les intérêts de chacun.

Les vols de nuit concernent essentiellement des vols commerciaux entre 22h et 0h. Il s'agit en particulier du retour des principaux hubs européens (85 % d'atterrissages). Le créneau 0h00 - 6h00 concerne essentiellement le fret.

En moyenne, l'aéroport de Toulouse-Blagnac accueille 7 vols en cœur de nuit (surtout des atterrissages), sur le créneau horaire de 0h à 6h. Des vols pour la plupart liés à l'activité Poste et fret express.

En 2010, l'aéroport a enregistré 8 109 mouvements d'avions, dont un tiers en cœur de nuit. Si ces vols constituent un enjeu économique, ils représentent une source de nuisances pour les riverains, particulièrement sensible la nuit. Cela nécessitait la recherche d'une solution équilibrée, sur la base d'un dialogue approfondi et constructif avec les principaux acteurs, dans l'esprit de la directive européenne n° 2002/30/CE, adoptée en 2002.



Un dispositif à plusieurs facettes

Le 4 novembre 2010, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport de Toulouse-Blagnac s'est prononcée pour la mise en œuvre d'un ensemble de mesures destinées à maîtriser et à réduire les nuisances sonores générées par les vols de nuit. Elles mettent en œuvre différents leviers techniques, opérationnels et financiers permettant de diminuer progressivement, mais de façon très sensible, la gêne due au bruit en cœur de nuit, aux abords de l'aéroport. Un des points majeurs fait l'objet d'un arrêté ministériel, qui entrera en vigueur à partir du 30 octobre 2011.

Première phase du plan d'actions, l'interdiction des avions les plus bruyants, entre 22h00 et 00h00 (marge de bruit inférieure à 8 EPNdB). Les Boeing 737, les Airbus A 320 ou les Fokker 100 les plus anciens devront modifier les nacelles de carénage

des moteurs pour diminuer le bruit perçu au sol.

Le créneau 0h00-6h00, sera réservé aux appareils les plus performants au plan acoustique (marge de bruit supérieure à 13 EPNdB), dernière génération des avions les plus courants.

Dans une seconde phase - à partir du 1^{er} avril 2013 -, le niveau d'exigence sera encore accru pour les vols effectués entre 22h00 et 0h00 (marge de bruit inférieure à 10 EPNdB). Cela concernera par exemple, la famille des A 320 de première génération.

Les compagnies opérant déjà sur l'aéroport bénéficieront d'un traitement spécifique (droit du « grand-père ») autorisant une mise en œuvre progressive des performances exigées, adaptée notamment à la capacité de renouvellement de la flotte.

Le dispositif prévoit également des mesures financières dissuasives sur les redevances d'atterrissage,

pour le trafic de nuit. En effet, depuis le 1^{er} avril 2010, ces redevances sont majorées de 50 % pour les vols effectués entre 22h et 6h.

Plusieurs conditions opérationnelles de « moindre bruit » sont et seront appliquées à la circulation aérienne. Elles concernent l'utilisation préférentielle des pistes par le nord, entre 0h00 et 6h00, pour limiter les nuisances sur

Toulouse. Un guidage satellitaire sera utilisé pour les départs, afin de gêner le moins possible les zones urbanisées au nord de la plateforme (Merville, Grenade...). De nouvelles procédures d'arrivée en descente continue seront évaluées afin de diminuer les nuisances provoquées par les « régulations moteurs ».



Un observatoire « cœur de nuit »

Afin d'assurer la mise en œuvre de ce dispositif et le suivi des mesures, l'Etat s'est engagé à mettre en place un observatoire « cœur de nuit ».

Il a pour mission de définir les indicateurs permettant d'évaluer, de façon la plus objective possible, les effets des actions retenues, au travers d'instruments simples et compréhensibles. En fonction des résultats constatés, l'observatoire pourra formuler des propositions.

L'observatoire « cœur de nuit » est basé sur une démarche consensuelle. Il est composé de 14 membres titulaires et de 14 membres suppléants, représentant l'administration (3), les professions aéronautiques (3), les collectivités locales (1 pour la Communauté Urbaine

du Grand Toulouse, 1 pour le Conseil Général, 1 pour le Conseil Régional, 1 pour le Sicoval) et les associations (4). L'observatoire, dont l'action s'inscrit dans la durée, se réunit au moins deux fois par an.

La politique d'aide à l'insonorisation sera bien sûr poursuivie. Rappelons que les collectivités locales (Conseil Général, Conseil Régional, CUGT et communes concernées) ont participé financièrement. Plus de la moitié des logements situés dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) sont traités et aucune demande d'insonorisation n'est actuellement en attente. 98 % des riverains se disent satisfaits ou très satisfaits des résultats des travaux effectués.

Conjuguer activités économiques et réduction des nuisances

Des associations de riverains et plusieurs communes souhaitaient l'application d'un couvre-feu, c'est-à-dire l'interdiction totale des vols entre minuit et 6h.

Une option qui aurait entraîné une rupture complète avec l'actuel dispositif de gestion concerté de maîtrise des nuisances sonores. Les choix effectués impliquent un partenariat exigeant et de nombreuses contributions de la part de l'ensemble des acteurs. « Ainsi, il est possible de limiter le bruit sans fermer l'aéroport, ce qui aurait entraîné un effet négatif sur l'activité économique, explique Jean-Michel Vernhes, le président du Directoire d'Aéroport Toulouse-Blagnac. Certaines entreprises, dont l'activité est en relation directe avec les vols de nuit, auraient été fortement impactées. De plus, c'est l'ensemble du tissu économique qui aurait subi les conséquences du couvre-feu, en raison de la suppression des services Poste J+1 et fret express, sans solution alternative. D'autre part, des contraintes non négligeables auraient bien sûr affecté le fonctionnement du Pôle aéronautique mondial implanté sur l'aéroport. C'est l'image de la capacité de développement de la métropole toulousaine qui était en jeu. »

La mise en place du couvre-feu aurait aussi généré une

perte d'attractivité de l'aéroport vis-à-vis des opérateurs aériens, confrontés à la gestion problématique des retards et de mise en place des avions, alors qu'aucune plateforme régionale n'a fait le choix d'interdire les vols de nuit.

« Les acteurs locaux ont déjà montré qu'ils étaient capables de faire cohabiter les activités aéronautiques et la qualité de vie des riverains, souligne Jean-Michel Vernhes, comme en témoignent la mise en œuvre de la charte de qualité de l'environnement, du code de bonne conduite et les expérimentations menées en concertation avec les associations. »

En réponse aux interrogations des riverains sur l'impact sur la santé du bruit des avions, une étude nationale pilote, menée par l'ACNUSA (l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires), est lancée. Elle fait l'objet d'un protocole de recherche entre le ministère de la Santé et l'Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité (INRETS). Cette étude, première du genre, nommée « Discussion sur les effets du bruit des aéronefs touchant la santé » (DEBATS) se déroulera sur 6 ans. L'aéroport de Toulouse-Blagnac a été l'une des trois plateformes retenues pour cette étude.



La nuit, place au fret



Sur le tarmac de Toulouse-Blagnac, la nuit est active. Plus de passagers mais des tonnes de fret express et de courrier sont embarquées par plusieurs opérateurs. Une activité de première importance pour la vie économique. Rencontre nocturne avec la compagnie Europe Airpost qui assure le transport du courrier.



Au cœur de la nuit sur la plateforme de Toulouse-Blagnac, ce sont les appareils dédiés au fret express et au courrier qui occupent la piste. Ces avions de l'ombre sont des maillons indispensables de la chaîne économique.

35 tonnes traitées chaque nuit

La compagnie Europe Airpost est l'un des quatre opérateurs du trafic de nuit sur l'aéroport. Issu de l'Aéropostale, le transporteur, désormais privé, assure néanmoins une mission de service public pour La Poste. « Nous travaillons beaucoup à J + 1 pour le courrier, et nous transportons du fret express pour les entreprises », explique Virgile Simon (notre photo), le chef d'escale. Une activité qui nécessite trois rotations par nuit opérées sur des Boeing 737, entre 21h et 4h. Difficile d'utiliser d'autres créneaux horaires pour ce type d'activité, compte tenu des besoins des entreprises et de l'encombrement du trafic durant la journée. « Toulouse-Blagnac est l'une des plus importantes escales de France pour Europe Airpost. Les trois avions qui se posent ici embarquent 35 tonnes de fret par nuit. » Administration des équipages, préparation des vols, maintenance technique... autant de missions assurées par une dizaine de personnes.

Réduire le bruit, un souci constant

La réduction du bruit est un souci constant chez Europe Airpost, qui a pris des mesures depuis longtemps pour abaisser le seuil de nuisances. « Nous avons toujours été à l'avant-garde des améliorations pour limiter le bruit de nos appareils par des modifications structurelles. Nous utilisons aujourd'hui les avions les plus performants du marché sur le plan acoustique », indique Virgile Simon.

« Dès qu'un avion arrive, le moteur est coupé, aucun bruit n'est généré durant le travail au sol. C'est une démarche volontariste de l'entreprise, qui s'inscrit notamment dans le cadre de la charte de qualité de l'environnement. »

Les avions de la compagnie participent également au trafic commercial pour répondre à la demande de compagnies charters ou régulières. Ces appareils utilisés pour l'activité fret peuvent, en effet, être transformés en 35 minutes pour embarquer 147 personnes.

Les oiseaux de nuit s'élancent alors vers le soleil. Ils reviendront dans quelques heures reprendre leur travail obscur mais ô combien nécessaire pour l'ensemble de l'activité diurne.

Le Grand Toulouse prépare un Plan de prévention du bruit dans l'environnement

L'Europe incite les grandes agglomérations à établir une cartographie des zones exposées au bruit et à engager des plans de prévention. La Communauté Urbaine du Grand Toulouse a entamé cette démarche. Un plan d'actions sera finalisé d'ici la fin de l'année.

Quels sont les objectifs de la carte bruit ?

Antoine Maurice, président de la Commission Environnement et Développement Durable du Grand Toulouse : « La réalisation d'une carte bruit



s'inscrit dans les objectifs d'une directive européenne (25 juin 2002) qui s'applique aux agglomérations de plus de 250 000 habitants. Il s'agit de définir une méthode d'évaluation de l'exposition au bruit et d'informer le public et les pouvoirs publics sur les niveaux d'exposition et leurs effets sur la santé. Cette cartographie a aussi pour but

d'aider les élus à engager des actions de prévention et d'amélioration de la qualité de l'environnement sonore.

Comment est-elle réalisée ?

L'élaboration de la carte est une opération complexe qui demande du temps. Il faut en effet recueillir de nombreuses données selon une série de paramètres très divers et les modéliser pour établir un état des lieux de l'exposition sonore sur le territoire du Grand Toulouse. Cette évaluation porte sur les moyens de transports et les activités industrielles soumises à autorisation. Les nuisances sonores générées par le secteur industriel concernent cependant très peu les habitants du Grand Toulouse. Les bruits dans les lieux de travail, de voisinage, d'activités militaires ou domestiques ne sont, en revanche, pas visés.

Concrètement, comment cela se traduit-il ?

La cartographie finale doit comporter quatre documents : carte du bruit routier, ferroviaire, industriel et aérien. Ces quatre cartes ne se superposent pas, chacune indique les zones d'exposition pour le domaine concerné. Le Grand Toulouse rajoute une carte multi-sources, pour une vision plus complète. Elle permettra notamment d'identifier des zones calmes,

peu impactées par le bruit, des zones à protéger. Il faut noter que l'étude, réalisée en 2010, ne pouvait prendre en compte les 12 communes qui ont rejoint depuis la Communauté Urbaine du Grand Toulouse. Elles feront l'objet d'une analyse complémentaire.

Après les cartes, y aura-t-il un plan d'action ?

Après l'état des lieux, l'autre exigence de la loi est la mise en place d'un Plan de Protection du Bruit (PPB) au niveau de la Communauté Urbaine. Un tel plan n'existait pas encore, même si plusieurs mesures ont été prises pour réduire le bruit, comme la réduction de la vitesse sur le périphérique ou la mise en place de zones 30. Ce plan d'actions sera mis en place en concertation avec les élus et les différents acteurs concernés selon une méthode partenariale (Département, Région, RFF, Aéroport, services de l'Etat...).

Des actions sont-elles déjà envisagées ?

Les mesures du plan de protection sont en cours d'études, elles seront très liées au Plan de déplacements urbains. Il faut prendre le temps de l'analyse et établir des priorités. Les efforts porteront en priorité sur les volets routier et aérien qui sont les deux sources de nuisances les plus importantes, impactant respectivement 150 000 et 45 000 personnes par jour.

Quel est le calendrier prévu ?

Les cartes bruit étaient présentées à la conférence des maires du 9 juin, qui a validé le calendrier de mise en œuvre du plan d'actions. Les documents ont été ensuite adoptés par le Conseil de communauté du Grand Toulouse le 23 juin dernier. Ils seront mis à la disposition du public au cours du second semestre de cette année, accompagnés, sur le site internet du Grand Toulouse, de résumés techniques et d'une foire aux questions pour permettre la meilleure approche possible des citoyens. Le PPB sera finalisé d'ici à la fin de l'année, les actions concrètes pourront alors être engagées. »

Lutte contre les gaz à effet de serre

L'aéroport Toulouse Blagnac certifié « Airport Carbon Accreditation »

L'Aéroport Toulouse-Blagnac a reçu, en février dernier, la certification « Airport Carbon Accreditation », démarche européenne en matière de gestion carbone, spécifique aux activités aéroportuaires. C'est le second aéroport français à recevoir ce titre décerné par l'ACI Europe (Airport Council International), qui marque l'engagement de Toulouse-Blagnac, depuis plus de dix ans dans la protection de l'environnement.

Suite à la réalisation de son bilan carbone en 2009, l'aéroport a souhaité officialiser son action en faveur de la réduction des gaz à effet de serre (GES) en se lançant dans la démarche « Airport Carbon Accreditation ».

C'est le niveau 1 « Mapping » du programme qui vient d'être attribué. Il était conditionné à la réalisation d'un inventaire exhaustif des sources d'émissions de GES propres à l'aéroport (hors entreprises travaillant sur la plateforme) et à leur quantification. Cette démarche a nécessité une vérification des données fournies par un tiers indépendant, conformément aux prescriptions de la norme ISO 14064.

Les trois niveaux supérieurs de l'Airport Carbon Accreditation prennent en compte la réduction, l'optimisation et la neutralité de l'empreinte carbone. L'aéroport toulousain va engager dans les mois à venir des actions spécifiques visant à l'obtention du niveau 2.

Mesure du bruit

Des stations de nouvelle génération

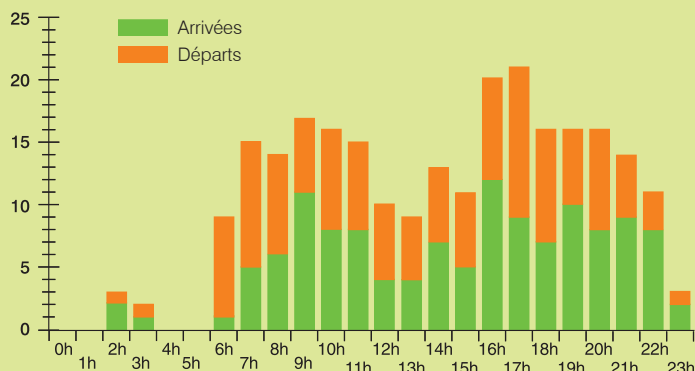
Au cours de l'année 2010, toutes les stations de mesure du bruit implantées sur les communes d'Aussonne, Cornebarrieu, Ramonville et Toulouse (Lardenne et La Cépière et Billières) ont été remplacées.

Les stations Salto, de la société 01dB-Metraviv, installées en 2001 disposaient d'une durée de vie de 10 ans. Les nouvelles stations Oper@, fournies par la même société, bénéficient des dernières technologies : GPS intégré, modem 3G, ADSL, absence de disque dur mécanique. Ces stations haut de gamme offrent une précision et une qualité de métrologie acoustique répondant aux exigences de la classe 1, conformément aux normes CEI 651 et ANSI S1.4 1983. Certaines de ces normes entrent dans les critères formulés par l'ACNUSA.

Ces équipements de nouvelle génération sont également dotés de stations météorologiques qui mesurent la vitesse et le sens du vent de manière précise, dans toutes les directions et sans angle mort, ce qui évite les mesures erronées. Et tout cela sans pièces tournantes, donc sans bruit.

Évolution du trafic

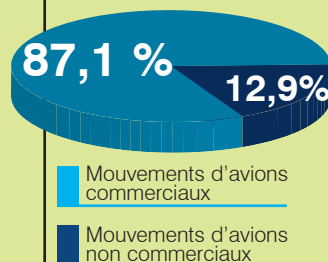
Répartition des mouvements par tranche horaire Cumul à fin mars 2011 (journée moyenne)



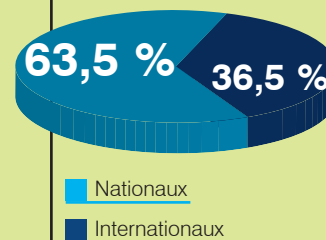
Résultats de trafic

Cumul à fin mars 2011		
	Valeur	Variation
Passagers commerciaux	1 585 392	8,7 %
Mouvements d'avions commerciaux	20 922	10,5 %
Mouvements d'avions non commerciaux	3 110	0,1 %
Sièges offerts	2 413 255	8,8 %

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.

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.



Sami Khedaier, chef d'escale Avia Partner à Toulouse-Blagnac.

Assistant en escale : un métier de l'ombre

Toutes les compagnies aériennes, à l'exception d'Air France, ont recours aux services d'assistants en escale pour les représenter à Toulouse-Blagnac. Deux entreprises réalisent ces prestations de services indispensables pour le bon fonctionnement de l'aéroport. Rencontre de l'autre côté du comptoir, avec Avia Partner.

Devant le comptoir Avia Partner, les passagers s'alignent. Les conversations vont bon train, ils ne savent pas encore à quelle heure ils vont repartir. L'avion dans lequel ils ont embarqué pour Bruxelles n'a pas décollé. Problème technique sur l'avion. L'assistant en escale doit gérer la situation de manière rapide et efficace. La compagnie aérienne qu'il représente à Toulouse-Blagnac a donné ses instructions, l'équipe d'Avia Partner (1) va tout mettre en œuvre pour prendre en charge les clients, récupérer leurs bagages, les faire patienter de la manière la plus agréable possible et les accompagner jusqu'au prochain vol, quatre heures plus tard.

Un métier à multiples facettes

« Nous devons être réactifs et flexibles en permanence, pour éviter les dysfonctionnements et régler les problèmes au quotidien, explique Sami Khedaier, le chef d'escale. Le métier d'assistant consiste à réaliser des prestations de services pour différentes compagnies que nous représentons sur la plateforme. C'est un métier de l'ombre, peu connu des usagers. Pour eux, s'adresser à nous, c'est être en lien avec leur compagnie. Si nous faisons bien notre travail, ils ne s'en rendront pas compte. »

Aviapartner, groupe européen leader de l'assistance en escale, emploie 140 personnes à Toulouse-Blagnac, au service de 40 compagnies. Billetterie, enregistrement des passagers, services en piste (accueil avions, bagages, nettoyage), gestion des irrégularités, autant de missions effectuées selon un cahier des charges précis qui répond aux besoins de chaque compagnie.

L'entreprise, qui forme elle-même son personnel, dispose d'emplois qualifiés spécifiques au milieu aérien comme celui des dégivreurs. Indispensables comme durant le mois de décembre dernier, particulièrement froid, ils savent manier les outils

permettant d'asperger les appareils de glycol pour les débarrasser du givre, ennemi juré des compagnies par temps de grand gel.

Action et passion

De 4h à minuit, les personnels d'Avia Partner sont en action. Pas seulement côté piste ou embarquement. « Nous traitons aussi les dossiers de vol qui permettent de fournir au commandant de bord toutes les informations nécessaires concernant le chargement de l'avion et différents paramètres techniques. Et nous sommes bien sûr en lien constant avec les compagnies, que nous informons en temps réel. »

Avia Partner évolue sans cesse pour hisser le



Un placeur avion Avia Partner.

niveau de services et s'inscrit pleinement dans la charte qualité de l'Aéroport, qui concerne l'ensemble des acteurs de la plateforme.

« Pas de routine chez nous, se félicite Sami Khedaier. Nous ne savons jamais de quoi sera faite la journée même si le plan de charge est bien cadré. Nos personnels évoluent dans un univers particulier. Ils ont des métiers atypiques, qui demandent passion et engagement. »

(1) Les autres assistants de la plateforme aéroportuaire sont Air France et Map Handling.