

Charte de qualité de

L'ENVIRONNEMENT

Aéroport Toulouse-Blagnac



ANNEXES

SOMMAIRE

Glossaire	3
Plan d'action : calendrier prévisionnel de mise en œuvre des mesures	6
Textes de référence	8
Identification de la journée de référence pour l'élaboration des PEB et des PGS	11
Membres du Comité de rédaction	12

Ces textes ont été soumis à validation en 2002 par la Commission Consultative de l'Environnement puis actualisés en 2003.

A

APU

Auxiliary Power Unit

Moteur auxiliaire assurant l'alimentation électrique de l'avion lorsque celui-ci est en stationnement.

ACNUSA

Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires

Missions présentées en page 14 du premier cahier.

ADEME

Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

Annexe 16 de l'OACI

Normes de l'OACI pour le bruit des avions (volume 1) et les émissions des moteurs (volume 2).

Atterrissage à vue

Approche et atterrissage exécutés par repérage visuel du sol.

Avions dits du “chapitre 2”

S'applique aux avions à réaction subsoniques conçus entre janvier 1969 et octobre 1977.

Avions dits du “chapitre 3”

S'applique aux avions à réaction subsoniques conçus après octobre 1977.

C

CCE

Commission Consultative de l'Environnement

CCIT

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

Gestionnaire de l'aéroport.

D

Développement durable

Concept, que de nombreux pays déclarent vouloir mettre en œuvre depuis la conférence de Rio de 1992, signifiant que les processus d'évolution de nos sociétés doivent s'inscrire dans la durée, et laisser aux générations à venir un capital intact.

DAC Sud

Direction de l'Aviation Civile Sud

Direction régionale de la DGAC compétente sur Midi-Pyrénées et Limousin.

DGAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Direction rattachée au Ministère des Transports.

DIREN

Direction Régionale de l'Environnement

Direction rattachée au Ministère de l'Environnement.

DME

Distance Measuring Equipment

Dispositif de mesure de distance.

DRIRE

Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

Direction rattachée au Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie.

F

Feet

Pieds

0,3048 mètre.





G

GPU thermiques

Groupe thermique extérieur assurant l'alimentation électrique de l'avion lorsque celui-ci est en stationnement.

Guidage radar

Utilisation du radar pour fournir aux avions des caps spécifiques leur permettant de suivre la trajectoire désirée.

I

ILS

- **Instrument Landing System**
- **Système d'atterrissage aux instruments**

Cet équipement, normalisé par l'OACI, est le système de guidage radioélectrique mondialement utilisé pour effectuer des approches de précision qui permettent l'atterrissage des avions, y compris par très mauvaises conditions de visibilité. Son infrastructure est constituée d'un radiophare d'alignement de piste (localizer) qui détermine un plan vertical passant par l'axe de piste, d'un radiophare d'alignement de descente (glide path) qui matérialise un plan de descente et d'un équipement permettant de connaître la distance du point de toucher des roues.

IP

Indice Psophique

Indice caractéristique de l'exposition au bruit journalière moyenne. L'indicateur sonore retenu pour l'événement sonore est le bruit crête de l'événement. La durée de l'exposition est de 24 heures, découpées en une période de jour (de 6h00 à 22h00) et une période de nuit pendant laquelle les mouvements nocturnes sont pondérés d'un facteur 10 (de 22h00 à 6h00).

ISO 14 001

Norme de management environnemental.

Dans les faits, l'obtention de la norme ISO 14 001 par une entreprise signifie que celle-ci s'est organisée de manière à maîtriser l'impact de son activité sur l'environnement.

Inverseurs de poussée

Moteurs au régime maximum, poussée inversée pour freiner l'appareil.

L

Lden

Level Day Evening Night

Le Lden est un indice caractéristique de l'exposition au bruit journalière moyenne. Le descripteur retenu pour l'événement sonore est le niveau d'exposition au bruit (SEL), exprimé en dB (A). La durée d'exposition est de 24 heures, découpées en 3 périodes. L'indice Lden intègre une pondération de 5 pour les mouvements de soirée (de 18h00 à 22h00) et une pondération de 10 pour les mouvements nocturnes (de 22h00 à 6h00).

M

MATE

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

METL

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

N

Nautical Mile (NM)

Mille nautique

1 852 mètres.

O

OACI

Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Rattachée à l'ONU, regroupant les autorités de l'Aviation Civile de 185 états.

ORAMIP

Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées

P

Palier

Vol en palier : vol qui s'effectue à altitude constante.

PEB

Plan d'Exposition au Bruit

Document à vocation planificatrice qui, intégrant les prévisions de trafic à un horizon de 10 à 15 ans, est destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aéroports.

Il représente le cumul énergétique des bruits émis par les aéronefs sur une journée moyenne, chaque mouvement nocturne (entre 22h00 et 6h00) étant compté comme 10 mouvements diurnes.

PGS

Plan de Gêne Sonore

Document graphique qui définit les zones à l'intérieur desquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation.

Plan de descente

Profil de descente défini pour le guidage dans le plan vertical au cours de l'approche finale.

PLU

Plan Local d'Urbanisme

Le PLU présente le projet de développement durable de la commune. Le PLU doit couvrir l'intégralité du territoire communal. Il peut préciser l'affectation générale des sols selon les usages principaux qui peuvent en être fait ou la nature des activités qui peuvent y être exercées. Le PLU fixe les règles générales et les servitudes d'utilisation du sol permettant d'atteindre les objectifs de développement durable.

POI

Plan d'Organisation Interne

Le POI définit les mesures d'organisation, les méthodes d'intervention et les moyens mis en œuvre par l'industriel en vue de protéger le personnel, les populations et l'environnement.

PPI

Plan Particulier d'Intervention

Le PPI prévoit les mesures à prendre et les moyens de secours à mettre en œuvre en cas de sinistre s'étendant à l'extérieur de l'installation.

Procédure de vol

Instruction que doit suivre le pilote.

Q

QFU

Direction magnétique de la piste.

R

RADAR

Radio Detection And Ranging

Dispositif de radiodétection qui fournit des renseignements sur la distance, l'azimut ou l'altitude d'objets.

S

SCOT

Schéma de COhérence Territoriale

Le SCOT expose le diagnostic au regard des prévisions économiques, démographiques, des besoins en matière de développement, d'aménagement de l'espace, d'environnement, de loisirs, de déplacements, de stationnements, et de régulation du trafic auto. Il présente le projet d'aménagement durable retenu qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme.

SEL

Sound Exposition Level

Le SEL est un descripteur basé sur une unité (généralement le dB (A)). Ce descripteur correspond à l'énergie d'un événement sonore de durée T. La durée T est déterminée généralement par deux points qui correspondent à la valeur du maximum moins 10 dB.

Seuil

Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage.

T

Tracé du vol

Mouvement de l'avion au-dessus du sol.

Trajectoire

Mouvement de l'avion par rapport à la masse d'air qui l'entoure.

V

VOR

VHF Omnidirectionnal Radio range

Radiophare omnidirectionnel VHF.

PLAN D' ACTIONS CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE MISE EN ŒUVRE DES MESURES

AXE 1

Mieux évaluer le bruit

Action	Mesures	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation 2003
1	Proposition de changement d'indice de bruit	Signataires	METL	2002	Réalisé
2	Mettre en place un système de surveillance du bruit et des trajectoires	CCIT	CCIT/DAC Sud	1 ^{er} sem. 2002	Réalisé
3	Réaliser un diagnostic de la gêne sonore	CCIT	Signataires	2002	2003
4	Étudier l'impact des bruits émis par les avions au sol	CCIT	CCIT / Const.	2002	2003

AXE 2

Maîtriser le bruit émis

Action	Mesures	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation 2003
5	Étendre les créneaux d'interdiction des avions dits du "chapitre 2" la nuit	DAC Sud	METL	1 ^{er} sem. 2002	Obsolète
6	Proposer de nouvelles restrictions pour les avions dits du "chapitre 3" les plus bruyants	DAC Sud	METL	1 ^{er} trim. 2002	Réalisé
7	Fixer un niveau de bruit instantané à ne pas dépasser la nuit	DAC Sud	METL	2002	2003/2004
8	Respecter les procédures : 1- Définition de volumes environnementaux 2- Cartes aéronautiques "Environnement"	DAC Sud DGAC DAC Sud	DGAC DAC Sud DAC Sud	2002 2 ^{ème} sem. 2002 1 ^{er} sem. 2002	Permanent 2003 2003
9	Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée	DAC Sud	METL	2002	2003
10	Mettre en place une concertation élargie pour l'étude de nouvelles procédures	ACNUSA	Signataires	2002	Réalisé
11	Mettre en place un nouvel ILS	DAC Sud	DAC Sud	Mai 2000	Réalisé
12	Augmenter la hauteur de survol des avions en phase d'atterrissage	DAC Sud	DAC Sud	Mai 2000	Réalisé
13	Limiter l'utilisation des APU	CCIT Constructeurs	CCIT Constructeurs	2002	2003/2004
14	Pénaliser plus fortement les avions bruyants	Signataires	METL	2002	Réalisé
15	Sanctionner	ACNUSA	DAC Sud	Permanent	Permanent
16	Élaborer un Code de Bonne Conduite	DAC Sud	Etat / Cies/ Org. prof. / Constructeurs	2002	2003
17	Optimiser la programmation des vols	CCIT	CCIT / Cies	Permanent	Permanent
18	Favoriser le transfert de certaines composantes de l'activité	CCIT/DAC Sud	CCIT/DAC Sud	2002	Permanent

AXE 3
Prévenir et traiter la gêne sonore

Action	Mesures	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation 2003
19	Réviser le PEB	Préfet	DAC Sud	Nov. 2001	En cours
20	Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PEB	CCE	DAC Sud	Permanent	Permanent
21	Tenir compte des évolutions de la réglementation	Préfet	Communes	2002	Réalisé
22	Faire appliquer le nouveau PEB par les communes de façon anticipée	Préfet	Communes	1 ^{er} sem. 2002	Réalisé
23	Assurer une bonne information sur les règles d'urbanisme dans les différentes zones	DDE	Communes	Permanent	Permanent
24	Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PGS	CCE	DAC Sud	Permanent	Permanent
25	Mettre en adéquation les ressources et les besoins	ADEME	ADEME	Permanent	Permanent
26	Clarifier les procédures d'obtention des aides	ADEME	Communes	Permanent	Réalisé

AXE 4
Développer le management environnemental

Action	Mesures	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation 2003
27	Réaliser un diagnostic environnemental global	CCIT	CCIT	2002	Réalisé
28	Aller vers une certification ISO 14 001	CCIT	CCIT	2003	Réalisé

AXE 5
Poursuivre l'information et la concertation

Action	Mesures	Pilote	Acteurs	Date	Actualisation 2003
29	Mettre en place le Comité permanent	Préfet	CCE	02/09/2001	Réalisé
30	Définir les indicateurs de suivi de la charte	Préfet	Comité	Permanent	Permanent
31	Organiser l'accueil et l'information du public à l'aéroport	CCIT/DAC Sud	CCIT/DAC Sud	1 ^{er} sem. 2002	2003
32	Créer et diffuser une lettre périodique d'information	CCIT/DAC Sud	CCIT/DAC Sud	Oct. 2001	Réalisé
33	Faciliter la circulation des informations entre les partenaires de la charte	Partenaires	Partenaires	Permanent	Permanent
34	Informers sur les événements particuliers	DAC Sud/CCIT	DAC Sud/CCIT/Const.	Permanent	Permanent
35	Formaliser une procédure de gestion des demandes et des plaintes	CCIT/DAC Sud	CCIT/DAC Sud/Partenaires	Permanent	Réalisé

TEXTES DE RÉFÉRENCE

(APPLICABLES EN COURS DE RÉDACTION DE LA CHARTE)

En France, la lutte contre le bruit au voisinage des aéroports repose essentiellement sur trois lois :

- la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 qui, à titre préventif, institue les Plans d'Exposition au Bruit (PEB) et limite l'urbanisation au voisinage des aérodromes; ses dispositions ont été intégrées dans le Code de l'Urbanisme aux articles L.147-1 à L.147-6;
- la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 qui, à titre curatif, organise un dispositif d'aide aux riverains et institue les plans de gêne sonore (PGS);
- la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 qui, au titre de la transparence et de la concertation, a créé une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA).

La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA a renforcé ces dispositions en adjoignant aux PEB une nouvelle zone D à l'intérieur de laquelle toute nouvelle construction à usage d'habitat doit faire l'objet d'une isolation acoustique. Par ailleurs, cette même loi offre la possibilité, lors de l'établissement ou de la révision d'un PEB, d'appliquer par anticipation les dispositions prévues dans les zones C et D du projet de plan.

Outre la loi du 11 juillet 1985, ce système s'appuie sur les textes suivants :

Le décret en Conseil d'État du 21 mai 1987 modifié par les articles 4 et 5 du décret n° 97-607 du 31 mai 1997 qui détermine les valeurs d'Indice Psophique (IP) à prendre en compte pour la délimitation des zones de bruit et qui définit la procédure d'établissement des PEB; les zones A, B et C sont ainsi déterminées par :

- le décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative au PEB;
- le décret n° 87-340 du 21 mai 1987 fixant les conditions d'établissement des PEB;
- le décret n° 87-341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement, modifié par le décret n° 2000-127 du 16 février 2000;
- l'arrêté du 28 mars 1988, complété par un arrêté du 17 janvier 1994, fixant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B, ou C devant être dotés d'un PEB;
- le décret n° 97-607 du 31 mai 1997, relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes;
- la circulaire du 19 janvier 1988 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes;
- la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

L'AIDE AUX RIVERAINS DES AÉRODROMES

Le dispositif d'aide aux riverains des aérodromes instauré par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit est entré dans sa phase opérationnelle à la fin de 1994 avec la parution des différents décrets et arrêtés requis. Jusqu'au 1^{er} janvier 1999, ce dispositif était financé par une taxe dite d'atténuation des nuisances sonores (la "taxe bruit"), perçue auprès des transporteurs aériens utilisateurs des aéroports concernés et dont la gestion avait été confiée à l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), établissement public sous la tutelle des ministères chargés de l'Environnement, de la Recherche et de l'Industrie.

L'article 103 de la loi de finances 1998 a étendu le dispositif aux aérodromes accueillant annuellement plus de 20 000 mouvements commerciaux d'avions de plus de 20 tonnes.

L'article 45 de la loi de finances pour 1999 a institué la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) dont une partie du dispositif reprend celui de la "taxe bruit" instituée par la loi du 31 décembre 1992. Cette dernière a été supprimée et les crédits nécessaires à l'isolation acoustique des bâtiments situés aux abords des aérodromes sont affectés à l'état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'ADEME.

Les textes de base du dispositif sont désormais les suivants :

• Pour le recouvrement de la taxe :

- le décret en Conseil d'État n° 99-508 du 17 juin 1999 pris pour l'application de l'article 45 de la loi de finances pour 1999 qui reprend certaines dispositions de la loi du 31 décembre 1992 modifiée relative à la lutte contre le bruit et précise les modes de calcul (taux applicables) et de recouvrement de la taxe ;
- deux arrêtés techniques définissent la classification acoustique et la masse des aéronefs à prendre en compte pour le calcul de la taxe; ces deux arrêtés, signés le 2 septembre 1993, sont en cours de révision conformément aux dispositions introduites par les textes d'application de l'article 45 de la loi de finances pour 1999.

• Pour l'attribution de l'aide aux riverains :

1/ En matière d'étendue géographique :

- un décret, signé le 18 mars 1994 et modifié par un décret du 31 mai 1997 puis par un décret du 30 avril 1998, décrit les modalités d'établissement des plans de gêne.



2/ En matière d'éligibilité à l'aide :

- un décret en Conseil d'État relatif aux opérations d'aide aux riverains d'aérodrome signé le 20 juin 1994 et modifié par un décret du 31 mai 1997 puis par un décret du 27 novembre 1998;
- l'article 3 du décret n° 97-607 du 31 mai 1997 et l'article 1^{er} du décret du 27 novembre 1998 ont assoupli le critère d'antériorité à prendre en compte pour déterminer l'éligibilité à l'aide;
- le décret du 27 novembre 1998 a par ailleurs clarifié les cas de prise en charge à 100 % des travaux d'insonorisation, a porté le taux de la prise en charge de 80 % à 90 % pour les ménages à faibles revenus et a confirmé le rôle de la commission consultative d'aide aux riverains;
- le décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999 relatif aux modalités de contribution de l'ADEME aux dépenses engagées par les riverains des aérodromes en vue de l'atténuation des nuisances sonores a repris, sur le fond, l'ensemble de ces dispositions en les rendant conformes avec le dispositif institué par l'article 45 de la loi de finance pour 1999 (création de la taxe générale sur les activités polluantes); ce décret se substitue désormais au décret du 20 juin 1994 précité;
- un arrêté interministériel, signé le 14 décembre 1994 et modifié par un arrêté du 15 mai 1997 définit le montant forfaitaire des travaux d'insonorisation des logements admis au bénéfice de l'aide aux riverains.

3/ Concernant la commission consultative d'aide aux riverains :

- l'arrêté interministériel du 21 septembre 1994 définit la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains;
- un arrêté interministériel signé le 8 juin 1998 porte nomination des présidents des commissions consultatives d'aide aux riverains;
- le décret n° 2000-128 du 16 février 2000 prévoit, conformément à l'article 2 de la loi du 12 juillet 1999, que la commission consultative d'aide aux riverains comprend les membres du comité permanent de la commission consultative de l'environnement.

La mise en œuvre d'un management environnemental fait l'objet de la série de normes ISO 14 000, qui ont été publiées par l'AFNOR :

- ISO 14 001 Systèmes de management environnemental - Spécifications et guide pour son utilisation.
- ISO 14 004 Systèmes de management environnemental - Lignes directrices générales concernant les principes, les systèmes et les techniques de mise en œuvre.
- ISO 14 010 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Principes généraux.
- ISO 14 011 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Procédure d'audit.
- ISO 14 012 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Critères de qualification pour les auditeurs environnementaux.

TEXTES DE RÉFÉRENCE (applicables en mars 2003)

Concernant les PEB :

- Article R 222-5 du Code de l'aviation civile.
- Articles L 147-1 à L 147-8 du Code de l'Urbanisme.
- Article R 147-1 à R 147-11 du Code de l'Urbanisme.
- Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- Loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.
- Décret n° 87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux plans d'exposition au bruit des aérodromes.
- Arrêté du 17 janvier 1994 complétant la liste des aérodromes non classés en catégories A, B ou C devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit.
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.
- Article n° 36 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
- Article n° 10 de la loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et système de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques modifiant l'article L 147-5 du Code de l'Urbanisme.
- Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le Code de l'Urbanisme.

Concernant les PGS :

- Articles L 571-14 à L 571-16 du Code de l'environnement.
- Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.
- Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes.
- Décret n° 98-335 du 30 avril 1998 modifiant le décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Décret n° 2000-415 du 16 mai 2000 modifiant le décret n° 94-236 du 18 mars 1994 relatif aux modalités d'établissement des plans de gêne sonore institués par l'article 19-1 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le Code de l'Urbanisme.

Concernant l'aide à l'insonorisation :

- Articles L 571-14 à L 571-16 du Code de l'environnement.
- Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- Arrêté du 14 décembre 1994 relatif au plafond du montant des prestations à prendre en considération pour les locaux affectés en tout ou partie au logement en fonction des caractéristiques du logement et de la zone du plan de gêne où il est situé.
- Arrêté du 15 mai 1997 (modifiant l'arrêté du 14 décembre 1994) relatif au montant forfaitaire des travaux d'insonorisation des logements admis au bénéfice de l'aide aux riverains des aérodromes.
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes.
- Loi de finance pour 1999 (n° 98-1266 du 30 décembre 1998).
- Décret n° 99-457 du 1^{er} juin 1999 relatif aux modalités de contribution de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie aux dépenses engagées par les riverains des aérodromes en vue de l'atténuation des nuisances sonores.
- Décret n° 2000-128 du 16 février 2000 définissant la composition et les règles de fonctionnement des commissions consultatives d'aide aux riverains des aérodromes.

La mise en œuvre d'un management environnemental fait l'objet de la série de normes ISO 14 000, qui ont été publiées par l'AFNOR :

- ISO 14 001 Systèmes de management environnemental - Spécifications et guide pour son utilisation.
- ISO 14 004 Systèmes de management environnemental - Lignes directrices générales concernant les principes, les systèmes et les techniques de mise en œuvre.
- ISO 14 010 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Principes généraux.
- ISO 14 011 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Procédure d'audit.
- ISO 14 012 Lignes directrices pour l'audit environnemental - Critères de qualification pour les auditeurs environnementaux.

IDENTIFICATION DE LA JOURNÉE DE RÉFÉRENCE POUR L'ÉLABORATION DES PEB ET DES PGS

Le PEB comme le PGS sont élaborés à partir d'une journée de trafic de référence définie comme précisé ci-dessous (encadré).

Il convient donc, à partir du trafic annuel estimé à une échéance donnée, de définir le contour de cette journée de référence en évaluant pour chaque composante de l'activité le nombre de journées dites "significatives" en terme de densité de trafic et donc de gêne induite.

Cette évaluation doit s'attacher à écarter les pointes isolées dans le temps mais également à s'affranchir de l'excès inverse consistant à surestimer le nombre de journées significatives.

Cette tendance aurait pour effet de sous-estimer l'impact de l'activité considérée dans la gêne induite par le trafic de la journée de référence.

Ces considérations ont conduit, dans le cadre des travaux menés au sein du groupe de travail II "Urbanisme", à l'analyse suivante :

- **Trafic constructeurs :**
le trafic lié à la construction aéronautique n'est pas uniformément réparti sur l'année mais s'organise par campagne liée au planning des vols réalisés en vue de la certification d'un type d'avion des vols de réception des avions sortis de chaîne. La prise en compte d'une année "forfaitaire" à **100 journées** significatives (ce qui est inférieur au nombre réel de jours d'activité) a pour effet de valoriser, quelle qu'en soit la fréquence, les journées de fort trafic.

- **Trafic aviation générale :**
ce trafic étant essentiellement concentré sur les jours ouvrables, le nombre de journées significatives sera fixé à **250**.
- **Trafic commercial :**
il a été convenu pour le trafic commercial de considérer comme trafic significatif celui qui correspondait à la moyenne arithmétique des 5 jours consécutifs les plus chargés de l'année.

Cette recherche pour l'année 1999 a permis de constater que :
- les séries de 5 jours consécutifs les plus chargés correspondent toujours aux 5 jours ouvrables d'une semaine,

- au cours de la série de 5 jours la plus dense en terme de trafic commercial, avaient été enregistrés 1 743 mouvements commerciaux soit 282 mouvements par jour en moyenne.

En combinant cette donnée au trafic annuel commercial en 1999 soit 83 080, a pu être déterminé le nombre équivalent aux journées dites significatives en 1999 soit $83080/282 = 295$ journées.

Il est en conséquence proposé de retenir les données suivantes à des fins de modélisation de la journée de référence prise en compte pour l'élaboration des PEB et des PGS.

- **Trafic constructeurs :** 100 journées significatives
- **Trafic d'aviation générale :** 250 journées significatives
- **Trafic commercial :** 295 journées significatives

Trafic de la journée de référence

$$\frac{\text{trafic annuel "constructeurs"}}{\text{nombre de journées significatives pour le trafic constructeurs}} + \frac{\text{trafic annuel "aviation générale"}}{\text{nombre de journées significatives pour l'aviation générale}} + \frac{\text{trafic annuel commercial}}{\text{nombre de journées significatives pour le trafic commercial}}$$

MEMBRES DU COMITÉ DE RÉDACTION

ASSOCIATIONS

Comité Fontaine-Lestang - Arènes

APSAL

VAC

ADEA

ADQL

ADQEVA

ASIS

AHCR

Association des riverains du quartier de Fontaine-Lestang Arènes • 31100 TOULOUSE

Association Proposition Sauvegarde Aménagement Lardenne • 31100 TOULOUSE

Vivre À Cornebarrieu • 31700 CORNEBARRIEU

Association de Défense de l'Environnement d'Aussonne • 31840 AUSSONNE

Association Défense du Quartier de Lardenne • 31100 TOULOUSE

Association de Défense de l'Environnement et pour la Qualité de la Vie à Ancely
31300 TOULOUSE

Association de Sauvegarde des Intérêts de St Martin du Touch • 31300 TOULOUSE

Association des Habitants des Coteaux de Ramonville • 31520 RAMONVILLE

COMMUNES

Mairie d'AUSSONNE

Mairie d'AUZEVILLE

Mairie de BLAGNAC

Mairie de COLOMIERS

Mairie de CORNEBARRIEU

Mairie de MONDONVILLE

Mairie de RAMONVILLE

Mairie de TOULOUSE

USAGERS ET ORGANISATIONS SYNDICALES

AOC

AIR FRANCE

AIRBUS

SCARA

CFDT

CFTC

CGC

CGT

CGT-FO

SNCTA

SNPL

Airlines Operations Committee

Compagnie aérienne principale utilisatrice de l'aéroport

Constructeur aéronautique (en tant qu'utilisateur de l'aéroport Toulouse-Blagnac)

Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes

Confédération Française Démocratique du Travail

Confédération Française des Travailleurs Chrétiens

Confédération Générale des Cadres

Confédération Générale du Travail

Confédération Générale du Travail - Force Ouvrière

Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien

Syndicat National des Pilotes de Ligne

ADMINISTRATIONS

DAC Sud

DDE

DIREN

PRÉFECTURE

Direction de l'Aviation Civile Sud

Direction Départementale de l'Équipement

Direction Régionale de l'ENvironnement

GESTIONNAIRE

CCIT

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse