

*Charte de qualité de*

**L'ENVIRONNEMENT**

Aéroport Toulouse-Blagnac



**CONTEXTE D'ÉLABORATION  
DE LA CHARTE**

# SOMMAIRE



<b>1</b>	<b>L'enjeu majeur</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Le fruit d'un travail collectif</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Une histoire intimement liée à l'aviation et à l'industrie aéronautique</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Un aéroport implanté en zone urbaine</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Une activité aéroportuaire au cœur de l'avenir régional</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>L'aéroport : une organisation complexe</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Les nuisances sonores : données actuelles et réglementation</b>	<b>11</b>
<b>8</b>	<b>Les actions déjà engagées pour maîtriser les nuisances sonores</b>	<b>15</b>

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

# L'ENJEU MAJEUR



## MAÎTRISER LES NUISANCES SONORES DANS LE RESPECT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE ET DES RIVERAINS

L'aéroport Toulouse-Blagnac est un élément essentiel du développement économique, social et culturel de Midi-Pyrénées. Seule une gestion harmonieuse prenant en compte à la fois les nécessités économiques et les nuisances subies par les riverains permettra d'assurer un développement durable indispensable à l'avenir de l'ensemble des habitants de Midi-Pyrénées.

En septembre 1998, le Ministre des Transports demandait aux Préfets d'entreprendre, pour les principaux aéroports français, la rédaction d'une charte de qualité de l'environnement sonore en s'inspirant de l'exemple de Roissy-Charles de Gaulle.

Le 3 juin 1999, le Préfet de la Haute-Garonne initialisait officiellement le projet de la charte pour l'aéroport Toulouse-Blagnac et en précisait les objectifs :

*“La charte de qualité de l'environnement de Toulouse-Blagnac a pour objet de recenser toutes les actions à mettre en œuvre à courte ou moyenne échéance pour garantir la maîtrise des nuisances sonores, dans le respect du développement durable de l'activité aéroportuaire, mais aussi des riverains de l'aéroport”.*

Après une série de réunions de sensibilisation et d'information sur le monde du transport aérien, l'urbanisme et le bruit avec l'intervention de professionnels et de personnes extérieures

destinées à fournir à chacun des partenaires (notamment élus et associations) des références et un vocabulaire communs, des réflexions ont été organisées dans le cadre de quatre sous-groupes de travail (circulation aérienne, urbanisme, surveillance et mesures de bruit, information/communication).

La fermeture de nuit ainsi que la limitation du nombre de mouvements, demandées par certains partenaires du comité de rédaction de la charte, sont des mesures particulièrement pénalisantes pour le développement économique régional ainsi que pour le caractère international de l'aéroport. À ces mesures purement restrictives, a été préférée une approche volontariste de la maîtrise des nuisances dans la concertation et la recherche d'un consensus.

C'est le principe général qui doit inspirer la charte qui se veut ambitieuse et exemplaire en définissant des engagements forts et des actions concrètes pour maîtriser et réduire les nuisances. Cette approche est confortée par les préconisations de l'ACNUSA en matière de maîtrise des nuisances nocturnes.

En outre, le Ministre de l'Environnement dans le débat parlementaire relatif à la proposition de loi visant à “plafonner le niveau de bruit émis par les avions décollant et atterrissant la nuit sur les aéroports français”, a explicitement rejeté la conception dite du bruit global, voire “annualisé” (situation de l'aéroport de London Heathrow), au profit de la limitation du bruit de chaque vol.

Elle est la première pierre d'un dialogue permanent et constructif qui permettra d'améliorer de façon continue la maîtrise des nuisances par la prise en compte de toute évolution de la technologie et de la législation.

# LE FRUIT D'UN TRAVAIL COLLECTIF



Dès l'origine du projet, sous l'impulsion du Préfet, le travail collectif pour l'élaboration de la charte a été mené dans un esprit de transparence et une volonté consensuelle. Cette démarche a permis de mieux prendre en compte les attentes et les contraintes de chaque acteur et d'intégrer les données techniques, sécuritaires, le contexte législatif national et international ainsi que les préoccupations quotidiennes des riverains.

## UNE CONCERTATION ENTRE DE NOMBREUX ACTEURS

La charte de l'aéroport Toulouse-Blagnac est donc le fruit d'un travail collectif qui, sous l'autorité du Préfet, a associé de nombreux acteurs :

- Huit associations de riverains de l'aéroport.
- Huit élus représentant des communes concernées.
- Les représentants des usagers de l'aéroport, des organisations syndicales et la CCIT gestionnaire de la plate-forme.
- Les services de l'État.

### Associations :

ADEA Aussonne  
ADQL  
APSAL  
Comité F. Lestang-Arènes

ADQEVA Ancely  
AHCR  
ASIS St Martin  
VAC Cornebarrieu

### Communes :

Mairie d'Aussonne  
Mairie de Blagnac  
Mairie de Cornebarrieu  
Mairie de Ramonville

Mairie d'Auzeville  
Mairie de Colomiers  
Mairie de Mondonville  
Mairie de Toulouse

### Usagers, organisations syndicales et gestionnaire :

Air France  
AOC  
CFDT  
CGC  
CGT-FO  
SNCTA

Airbus (en tant qu'opérateur)  
CCIT  
CFTC  
CGT  
SCARA  
SNPL

### Services de l'État :

DAC Sud  
DIREN

DDE  
Préfecture

Voir annexe pages 3 à 5.

## PLUS DE DEUX ANS DE TRAVAIL ET DE FORTS INVESTISSEMENTS PERSONNELS

Actualisation 2003 - Actualisation 2003  
**Plus de trois ans de travail et de forts investissements personnels.**  
Actualisation 2003 - Actualisation 2003

Pour mener à bien ce projet ambitieux dans le respect des délais impartis et de la volonté de concertation, plusieurs étapes auront été nécessaires.

Au total, la réalisation de cette charte représente plus de trente réunions, soit plus de deux ans de travail, pour l'ensemble des participants.

Actualisation 2003 - Actualisation 2003  
**Au total, la réalisation de cette charte représente plus d'une quarantaine de réunions, soit plus de trois ans de travail, pour l'ensemble des participants.**  
Actualisation 2003 - Actualisation 2003

Pendant cette période, chaque acteur aura ainsi pu mesurer la complexité de la démarche et apporter sa contribution au document final.

**Étape 1 : Réunions de sensibilisation et d'information** pour fournir à chacun des partenaires des références, un vocabulaire commun, et favoriser la prise en compte du point de vue de chacun.

**Étape 2 : Réflexions thématiques par sous-groupe de travail**

Groupe 1 : Police des mouvements aériens et procédures aéronautiques.

Groupe 2 : Urbanisation, documents connexes à l'urbanisme.

Groupe 3 : Surveillance et mesure du bruit.

Groupe 4 : Information, suivi de la charte, communication.

**Étape 3 : Élaboration d'un projet de plan détaillé** par un comité de rédaction restreint composé de représentants des acteurs cités. Ce projet a été présenté en séance plénière le 29 juin 2000.

**Étape 4 : Rédaction de la charte.**

## DES ATTENTES SPÉCIFIQUES POUR CHAQUE GROUPE D'ACTEURS

Ces différentes réunions de concertation ont permis à chaque groupe d'exprimer ses attentes spécifiques attachées à la mise en place de la charte.

- **Les associations des riverains** considèrent que les nuisances aériennes constituent un grave problème de sécurité et de santé publique.

En conséquence, elles demandent à ce que :

- des mesures significatives soient prises pour réduire les nuisances sonores : limitation du nombre de mouvements, suppression des avions les plus bruyants la nuit, à terme couvre-feu total nocturne, respect du repos hebdomadaire (samedi et dimanche)...

- le survol de sites industriels (zone chimique sud, dépôt pétrolier à Lespinasse, usine d'engrais à Fenouillet...), des établissements scolaires, universitaires, hospitaliers... soit évité,

- tout manquement aux mesures destinées à réduire les nuisances soit sanctionné,



- la transparence soit totale sur l'exploitation du système de mesure de bruit et de surveillance des trajectoires, la réglementation des vols d'essai, l'impact environnemental de l'activité d'Aéroconstellation...

- soient effectuées la révision et la diffusion du PEB et du PGS avant 2002.

- **Les communes** concernées attendent une maîtrise et une réduction des nuisances sonores pour les populations riveraines mais aussi une évolution des contraintes d'urbanisme compatible avec leur développement, notamment en terme d'emplois et de ressources.

- **Les compagnies aériennes** souhaitent pouvoir développer leur activité tout en améliorant la sécurité et la prise en compte de la qualité de vie des riverains.

- **Les syndicats** veulent que tous les aspects environnementaux de l'aéroport soient considérés pour assurer un développement harmonieux de l'activité et de l'emploi.

- **L'aéroport** souhaite, en prenant en compte les aspects environnementaux, pouvoir adapter son activité en fonction des besoins exprimés et contribuer au développement économique régional qui est fortement ancré dans les activités aéronautiques et spatiales.

- **Les constructeurs** souhaitent, dans le respect de la qualité de vie des riverains, conserver sur l'aéroport Toulouse-Blagnac, les moyens de développer leurs activités et de participer ainsi à l'essor économique de la région Midi-Pyrénées.

- **L'État** qui anime les réflexions sur la politique d'aménagement du territoire est garant d'un dialogue pérenne et constructif entre les différents partenaires. Il veille à conforter le pôle d'excellence aéronautique de la région toulousaine dans le respect des contraintes environnementales.

## UN CONTEXTE LÉGISLATIF EN PLEINE ÉVOLUTION

Par la loi du 12 juillet 1999 a été instituée une autorité administrative indépendante dénommée l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

Cette autorité a notamment pour rôle de faire des propositions sur l'évolution de la législation dans le domaine de la maîtrise des nuisances sonores.

La charte de l'aéroport Toulouse-Blagnac se veut un élément concret de proposition pour l'ACNUSA.

L'ACNUSA a pu établir un premier contact avec des partenaires de la charte lors de sa visite à Toulouse le 3 juillet 2000.

Les missions de l'ACNUSA sont présentées en page 14.

# 3 UNE HISTOIRE INTIMEMENT LIÉE À L'AVIATION ET À L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE



L'Aéropostale, la Caravelle, le Concorde, l'Airbus... Toulouse et Midi-Pyrénées sont depuis longtemps le berceau de l'aéronautique moderne. Toute l'activité régionale vit au rythme des avions.

## PLUS DE 50 ANS D'HISTOIRE AÉRONAUTIQUE CONSTRUISENT L'IMAGE DE TOULOUSE ET DE MIDI-PYRÉNÉES

**1939 :**  
Construction de deux pistes de 800 m pour les besoins de l'Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air (ARAA).

**1947 :**  
Après la fin de la guerre et l'occupation de l'aérodrome par les Allemands, la piste sud est portée à 1700 m.

**1951 :**  
Première concession accordée à la CCIT pour l'exploitation commerciale de l'aéroport.

**1953 :**  
Inauguration de l'aérogare Blagnac 1.

**1958 :**  
Livraison des premières Caravelle.

**1960 - 1961 :**  
Construction de la tour de contrôle.

**1964 - 1968 :**  
Allongement des pistes à respectivement 3000 m et 3500 m ce qui permet à l'aérodrome d'accueillir tous les types d'avions commerciaux.

**1978 :**  
Inauguration de Blagnac 2, aérogare adaptée aux exigences du transport aérien moderne.

**1993 :**  
Extension de l'aérogare et mise en service d'une nouvelle tour de contrôle afin de répondre au développement économique de la région.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**2002 :**  
Inauguration du parking couvert et surveillé.  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**2003 :**  
Inauguration de l'immeuble de bureaux de la CCIT : "Passerelle".  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

## DE 1995 À 2000, L'ACTIVITÉ AUGMENTE, LES NUISANCES AUSSI

En 1995, la déréglementation ouvre le ciel français à la concurrence (nouvelles lignes, nouvelles compagnies) et favorise la croissance des échanges et donc, du trafic aérien. De 1994 à 1999, le nombre de mouvements commerciaux a augmenté plus vite (doublement en six ans) que le nombre de passagers. Cette tendance s'est inversée en 2000.

Un changement de la procédure de décollage face au Sud-Est en 1996, réalisé suite à la demande d'une association de riverains, relayée par la ville de Toulouse, a généré des nuisances pour de nouvelles populations qui ont ressenti, en conséquence, une augmentation de la gêne sonore.

## L'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC EST UN ÉLÉMENT DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL, ÉCONOMIQUE ET CULTUREL DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

Compte tenu de la position géographique de Midi-Pyrénées, éloignée des grands axes d'échanges européens et des nombreuses activités régionales tournées vers l'international (aéronautique, espace, informatique...), l'aéroport est un outil stratégique majeur pour l'avenir du développement et l'aménagement de la région. En effet, au-delà des emplois directs générés sur le site, l'aéroport contribue au développement de la région et de son activité économique (+ de 67 % des passagers voyagent pour motifs d'affaires).

Face à une évolution difficilement prévisible sur le long terme, il convient, dès à présent, d'engager les études permettant de préciser les conditions de développement du trafic aérien. Ces études intégreront les possibilités réelles d'accueil sur l'actuel site de Blagnac et les conditions d'implantation et de développement d'une nouvelle plate-forme proche de la métropole régionale. Dès à présent, dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 sous la maîtrise de la Direction Régionale de l'Équipement en collaboration avec la DGAC, trois études sont menées afin d'éclairer les choix possibles en la matière :

**Dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006 sous la maîtrise de la Direction Régionale de l'Équipement en collaboration avec la DGAC, trois études ont été menées afin d'éclairer les choix possibles en la matière.**

- La première étude a pour objet de rechercher les complémentarités possibles entre l'aéroport Toulouse-Blagnac et les autres plates-formes aéroportuaires régionales.
- La deuxième étude s'attache à évaluer le potentiel de développement de l'aérodrome de Muret-Lherm au regard de diverses contraintes environnementales.
- La troisième étude concerne la recherche en région toulousaine de sites possédant les qualités requises permettant d'accueillir un deuxième aéroport commercial international.

La convention relative à l'exécution du volet transport du contrat de Plan État-Région Midi-Pyrénées 2000-2006 a été signée le 7 février 2001.

Pour ce qui concerne la plate-forme aérienne régionale, participent au financement des études :

- L'État, pour 305 000 €.
- Le Conseil Régional Midi-Pyrénées pour 305 000 €.
- Le Conseil Général de la Haute-Garonne pour 76 200 €.
- La Communauté d'agglomération du Grand Toulouse pour 76 200 €.

**Les conclusions de ces études ont été présentées :**

- aux élus le 13 janvier 2003
- aux professionnels le 14 janvier 2003
- aux associations le 15 janvier 2003

### • Le trafic en 2001

5 244 402 passagers (progression 2000/2001 : - 2 %)  
45 compagnies aériennes  
60 destinations sans escale  
104 664 mouvements d'avions (progression 2000/2001 : 0,7 %)  
dont 86 122 mouvements d'avions commerciaux (progression 2000/2001 : -1,6 %).

**• Le trafic en 2002**  
5 337 786 passagers (progression 2001/2002 : + 1,8 %)  
35 compagnies aériennes  
100 061 mouvements d'avions (variation 2001/2002 : - 4,4 %)  
dont 82 288 mouvements d'avions commerciaux (variation 2001/2002 : - 4,4 %)

• Perspectives de croissance de 5 à 6 % du nombre de passagers par an.

### • Les entreprises sur le site

107 entreprises sur l'aéroport  
+ de 3 000 emplois (sans compter les constructeurs aéronautiques).

**• Les entreprises sur le site (en 2001)**  
Impact direct : 107 entreprises pour 3 000 emplois  
Impact indirect : 5 750 emplois  
Impact induit : 17 500 emplois (tous secteurs confondus)

• Midi-Pyrénées (source INSEE enquête 2000):

**Industrie aéronautique et espace**

556 établissements et 28 440 salariés.





## AU CŒUR DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

L'aéroport est situé à quelques minutes du centre ville de Toulouse. Cette proximité apporte avantages et inconvénients, les communes et leurs habitants bénéficiant des retombées économiques mais supportant aussi des nuisances.

Les riverains estiment que le survol de certains sites industriels, notamment la zone chimique sud, peut présenter un caractère dangereux. Toutefois, particulièrement en ce qui concerne cette zone, dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter de la société "Grande Paroisse" une étude d'impact et une étude de dangers ont été réalisées en 1999. Ces études concluent à un risque quasi nul d'une chute d'un aéronef sur ce site qui n'est pas situé à proximité immédiate de l'aéroport.

De plus, chaque établissement dispose d'un Plan d'Organisation Interne (POI) et l'ensemble de la zone relève des dispositions d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI).

L'impact de l'activité aéroportuaire sur les transports terrestres est abordé dans un cadre plus large : le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Ce document d'orientation, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, fait référence au code de l'environnement (Chapitre Loi sur l'air du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982). Il est destiné à assurer un équilibre entre les besoins de mobilité des personnes et la protection de leur environnement.

Enfin, l'impact des nuisances sonores sur l'aménagement et l'urbanisation de l'agglomération toulousaine est actuellement pris en compte par les élus des communes concernées dans un

document d'orientation : le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT), et le sera dans le futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), prévu par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU).

Ce document définit le cadre de référence et les principes généraux du développement urbain de l'agglomération avec lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU, qui remplacent les Plans d'Occupation des Sols) des communes concernées doivent être compatibles.



# 5 UNE ACTIVITÉ AÉROPORTUAIRE AU CŒUR DE L'AVENIR RÉGIONAL



## PREMIER SECTEUR ÉCONOMIQUE

Les industries de l'aéronautique et du spatial représentent aujourd'hui le premier secteur économique de Midi-Pyrénées et de la Haute-Garonne. L'agglomération toulousaine est considérée comme le premier pôle européen en matière d'aéronautique civile et le deuxième mondial avec la présence "d'EADS".

Dans le cadre de cette compétition mondiale, la création de la zone d'activités aéronautiques de 380 hectares "Aéroconstellation" constitue, pour la région Midi-Pyrénées, le projet majeur. Cette zone dont l'aménagement sera terminé en 2003 va recevoir de nombreuses entreprises à vocation aéronautique, notamment les chaînes d'assemblage de l'A380, les ateliers de maintenance d'Air France ainsi que d'autres sociétés de même nature. Ce projet représente à lui seul plusieurs milliers d'emplois directs et indirects et va générer des retombées régionales exceptionnelles en terme de ressources.



# L'AÉROPORT : UNE ORGANISATION COMPLEXE



La gestion d'une plate-forme aéroportuaire doit prendre en compte de nombreux facteurs tels que la sécurité des passagers et des riverains, le respect de conventions internationales, le respect de la législation nationale, le développement économique, la gestion financière de la plate-forme. Elle fait donc intervenir de nombreux acteurs qui ont chacun des missions précises à remplir.

## LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE TOULOUSE

Par concession de l'État, la CCIT assure la gestion de l'aéroport qui est un outil majeur du développement économique de Toulouse et de la région Midi-Pyrénées. La CCIT doit rendre un service de qualité aux passagers comme aux entreprises du site avec un souci d'égalité de traitement. Pour remplir ses missions, la CCIT prévoit et anticipe les besoins futurs et réalise les investissements nécessaires en prenant en compte tous les aspects environnementaux.

## LA DIRECTION DE L'AVIATION CIVILE

La Direction de l'Aviation Civile Sud a pour mission essentielle d'assurer la sécurité du transport aérien sur son territoire de compétence. À ce titre elle rend les services du contrôle de la circulation aérienne, assure la mise en œuvre de la politique de sûreté aéroportuaire décidée par le gouvernement, exerce toutes les missions liées au contrôle technique d'exploitation des

différents acteurs, et veille au développement durable du transport aérien à travers les actions pour la prévention des nuisances sonores.

## LA DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT

La Direction Départementale de l'Équipement assure la gestion du Domaine Public Aéronautique (DPA), veille à l'application des servitudes aéronautiques de la plate-forme et du PEB. Elle est également le service Constructeur de l'État et le Maître d'œuvre des travaux à infrastructure liés aux aéronefs.



# 7 LES NUISANCES SONORES : DONNÉES ACTUELLES ET RÉGLEMENTATION



## **Le bruit constitue la nuisance principale pour les riverains d'un aéroport.**

La réduction de cette nuisance est, depuis de nombreuses années, une préoccupation majeure pour l'ensemble des acteurs du secteur aéronautique : constructeurs, compagnies, gestionnaires des aéroports, collectivités locales et services de l'État. Ces actions portent notamment sur la réduction du bruit des avions, sur la programmation des vols et sur l'organisation de l'habitat aux abords des aéroports.

Parallèlement, des études relatives à l'impact des nuisances sonores sur les populations sont actuellement conduites au niveau national.

*“En Europe, la proportion de la population exposée à des niveaux supérieurs à 65 dB (A) est passée de 15 % dans les années 80 à 26 % au début des années 90. À titre de comparaison, pour qu'on puisse comprendre relativement bien une personne qui parle normalement, le bruit ne devrait pas dépasser 55 dB (A). Le bruit ambiant affecte la santé et le bien-être physique, mental et social. Il est amplement démontré que des niveaux de bruit élevés entravent la communication, perturbent le sommeil, diminuent la capacité d'assimilation et les résultats scolaires, entraînent une modification de la tension, aggravent les cardiopathies ischémiques et accroissent les hormones liées au stress ainsi que l'utilisation des substances psychotropes et des médicaments”. Communiqué de l'OMS/57 (31/07/98).*

Si l'impact du bruit sur la santé est reconnu, il est nécessaire aujourd'hui de trouver le meilleur indicateur de la gêne ressentie par les riverains et de le corrélérer avec les mesures de bruit.

**Si l'impact du bruit sur la santé est reconnu, il est nécessaire d'employer le meilleur indicateur de la gêne ressentie par les riverains et de le corrélérer avec les mesures de bruit.**

Une étude dirigée conjointement par les ministres chargés de l'environnement et des transports a été menée en 1998 et 1999 sur les aéroports de Paris dans le but de rechercher l'indice le plus représentatif de la gêne ressentie par les riverains.

**Le 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 rend l'emploi de l'indice Lden obligatoire.**

Cette étude comprenait une campagne de mesures de bruit ainsi qu'une enquête auprès des populations. À la vue de l'analyse des résultats de cette étude, l'ACNUSA a proposé l'indice de gêne le plus pertinent.

En effet, il existe de nombreux indicateurs de bruit en France et dans le monde. Certains sont des descripteurs purement physiques du bruit, d'autres intègrent des notions psychologiques et se rapprochent d'une mesure de la gêne sonore. Ces descripteurs prennent ou non en compte la durée de l'événement, la qualité du son (spectre), la période de la journée (jour ou nuit), un bruit maximum ou une notion d'émergence, la sommation d'événements.

## **En France, les indicateurs réglementaires utilisés sont :**

- Pour la certification des avions “lourds” à hélice et à réaction (norme internationale), l'EPNdB (Effective Perceived Noise dB).
- Pour l'élaboration des PEB et PGS, l'Indice Psophique (IP), défini à partir du niveau sonore maximal exprimé en PNDB (niveau instantané PNLmax) perçu lors du passage de chaque avion. Cet indice représente le cumul énergétique des bruits

maximum sur une journée moyenne, chaque mouvement de nuit étant compté dix fois.

**Pour l'élaboration des PEB et PGS, l'indice Lden, est exprimé en décibels (dB). Cet indice caractérise le niveau d'exposition total au bruit des avions sur l'ensemble d'une année.**

Les indicateurs de bruit, en l'occurrence l'indice IP, sont utilisés pour définir les zones à proximité des aéroports où l'urbanisation est soumise à restriction (prévention) ou bien celles dans lesquelles un habitant peut prétendre à des aides pour l'insonorisation (traitement).

**Le plan d'exposition au bruit définit différentes zones selon les niveaux de gêne sonore prévisibles.**

**Les émissions sonores n'étant pas ressenties avec la même acuité selon qu'elles ont lieu le jour, la soirée ou la nuit, le Lden découpe la journée en trois périodes :**

- 12 heures de jour, de 6 heures à 18 heures,
- 4 heures de soirée, de 18 heures à 22 heures,
- 8 heures de nuit, de 22 heures à 6 heures.

**Ainsi, pour tenir compte du fait que la gêne ressentie est différente au cours d'une journée de 24 heures, le niveau moyen qui résulte des mouvements effectués en période de soirée (18h-22h locales) est augmenté de 5 dB ; ce chiffre est porté à 10 dB en ce qui concerne les mouvements effectués en période nocturne (22h-6h).**

**Les dispositions précédentes sont fixées par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.**

**La détermination de cet indice en un point au sol nécessite la connaissance des données suivantes :**

- le trafic en nombre de mouvements et par type d'appareil,
- les niveaux de bruit des avions à la source,
- les trajectoires suivies par les aéronefs.

**Le calcul du niveau de bruit s'effectue ensuite par application des lois de propagation du son dans l'air.**

**En reliant les points au sol ayant les mêmes valeurs d'indice calculé, on obtient les courbes d'égal indice Lden.**

**Le plan d'exposition au bruit "prend en compte l'ensemble des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome".**

**Ces prescriptions conduisent à préciser, pour chaque échéance, les dispositions prises pour hypothèses de travail en matière :**

- d'infrastructures aéronautiques,
- de procédures de circulation aériennes,
- de niveau de trafic.

## LA PRÉVENTION PAR LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION : LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un outil préventif destiné à maîtriser l'urbanisme autour des aéroports. Il a pour objectif d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances sonores, tout en préservant l'activité aéronautique et l'équipement aéroportuaire.

Ce plan, qui s'impose à tous les autres documents d'urbanisme en vigueur, est fondé sur les infrastructures aéroportuaires et le trafic prévu à long terme.

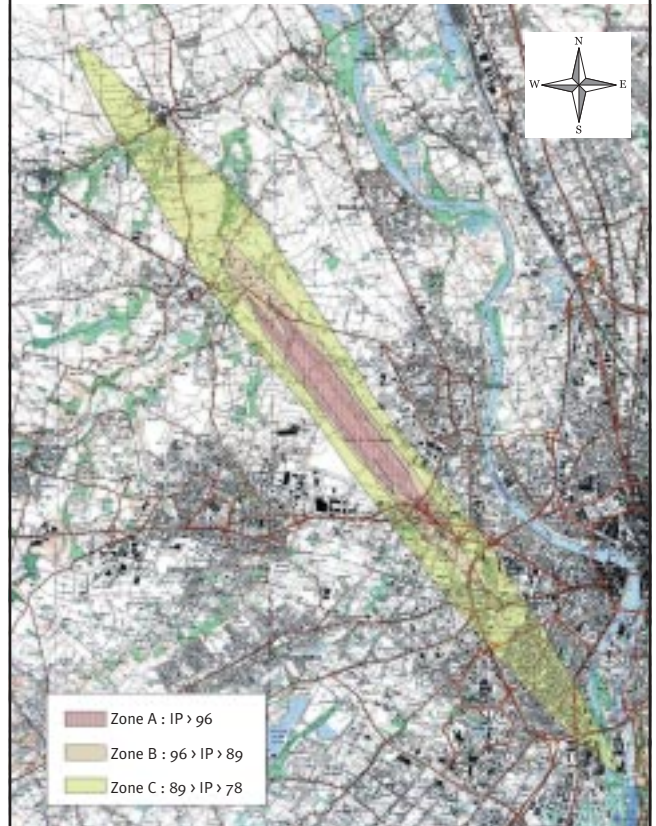
C'est l'indice psophique qui est l'indicateur utilisé pour délimiter 3 zones où les règles d'urbanisme sont différentes (Zones A, B et C).

### Aéroport International de Toulouse Blagnac Plan de Gêne Sonore approuvé



Service Technique des bases aériennes  
Département Études Générales d'Aménagement  
Subdivision Bruit

Octobre 2000  
Échelle : 1/80 000<sup>ème</sup>



Quel que soit l'aérodrome, les valeurs d'indice psophique de la courbe limitant les zones A et B sont respectivement fixées par la loi en vigueur actuellement à 96 et 89.

La valeur de l'indice de la courbe limitant la zone C, qui peut varier de 84 à 72, est fixée par le Préfet au terme d'une procédure comprenant la consultation des communes concernées, la consultation de la Commission Consultative de l'Environnement et une enquête publique.

À Toulouse : Zone A : IP > 96  
Zone B : 96 > IP > 89  
Zone C : 89 > IP > 78

A été définie par la loi du 12 juillet 1999, une nouvelle zone (zone D) dont la limite sera fixée par décret. Cette loi rend par ailleurs obligatoire l'information des futurs riverains sur la zone du PEB dans laquelle ils s'installent.

Les constructions autorisées dans les zones A, B, C ou D doivent satisfaire à des prescriptions en matière d'isolation acoustique.

Le PEB en vigueur, approuvé le 2 octobre 1989, a été établi pour un trafic de 81 700 mouvements à l'échéance 2000. Ce chiffre a été atteint en 1995 (80 048 mouvements) et il est aujourd'hui largement dépassé (103 962 en 2000 dont 87 509 commerciaux). En outre, sur le plan qualitatif, la configuration du trafic alors estimée pour l'an 2000 (utilisation par les "constructeurs" supérieure à l'activité commerciale), est fort différente de la structure du trafic observée actuellement.

**Ce document est par conséquent obsolète et est en cours de réactualisation.**

Ces zones sont définies en fonction des nuisances sonores auxquelles elles sont ou seront susceptibles d'être exposées eu égard aux hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome concerné :

- la zone A, où la gêne est qualifiée de très forte, à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- la zone B, où la gêne est qualifiée de forte, comprise entre les courbes d'indice Lden 70 et une valeur allant de 65 à 62 ;
- la zone C, dans laquelle la gêne peut être considérée comme modérée, comprise entre la limite extérieure de la zone B et une valeur allant de 57 à 55 ;
- la zone D comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

Nota : la création d'une zone D est obligatoire pour les PEB des aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies de Code des Douanes, dont l'aéroport Toulouse-Blagnac (les autres aérodromes inscrits sur cette liste sont actuellement : Paris-Charles De Gaulle, Paris-Orly, Nice-Côte d'Azur, Marseille-Provence, Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim, Lyon-Saint Exupéry, Bordeaux-Mérignac et Nantes-Atlantique).

Les valeurs d'indices Lden déterminant les limites extérieures des zones B et C sont fixées par le Préfet du Département après concertation élargie, parmi les suivantes :

- Lden 62, 63, 64 ou 65 pour la zone B ;
- Lden 55, 56 ou 57 pour la zone C.

L'indice retenu pour la limite extérieure de chacune des zones B et C est unique pour un PEB donné, quelle que soit la commune considérée.

Dans chacune des zones, des limitations du droit de construire sont prescrites, en application des dispositions de l'article L.147-5 du Code de l'Urbanisme ;

Les constructions autorisées dans les zones de bruit doivent néanmoins satisfaire aux prescriptions d'isolation acoustique, en application des dispositions de l'article L.147-6 du Code de l'Urbanisme :

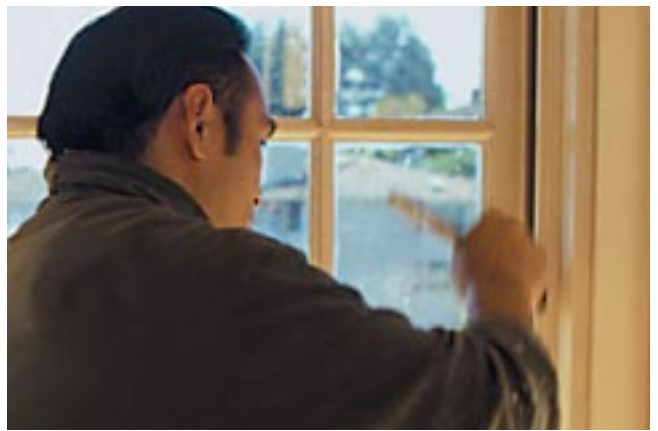
Le certificat d'urbanisme doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique. De plus, le contrat de location d'un immeuble situé dans une des zones doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone du P.E.B. dans laquelle l'immeuble est situé.

Le Plan d'Exposition au Bruit n'a donc aucun effet sur l'activité réelle de l'aérodrome, ni sur les constructions existantes.

Les documents d'urbanisme tels que plans locaux d'urbanisme (plans d'occupation des sols existants) ou Schémas de Cohérence Territoriale (ou Schéma Directeurs existants) doivent bien évidemment être compatibles avec les prescriptions d'urbanisme précitées, en application de l'article L.147-1 du Code de l'Urbanisme.

Le PEB en vigueur, approuvé le 2 octobre 1989, a été élaboré sur la base de l'Indice Psophique (IP), défini à partir du niveau sonore maximal exprimé en PNDB (niveau instantané PNLmax) perçu lors du passage de chaque avion. Cet indice représente le cumul énergétique des bruits maximum sur une journée moyenne, chaque mouvement de nuit étant compté dix fois.

De plus, en application du Décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des PEB et des PGS, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2002, les PEB et les PGS doivent être établis sur la base de l'indice Lden.



## LE TRAITEMENT AVEC L'AIDE À L'INSONORISATION: LE PLAN DE GÊNE SONORE

Le Plan de Gêne Sonore (PGS) est l'outil de mise en œuvre du dispositif d'aide aux riverains, institué par la loi sur le bruit du 31 décembre 92. Il a pour objet de constater la gêne subie par les habitants autour des aérodromes et d'identifier les locaux susceptibles de prétendre à l'aide pour insonorisation.

Ce plan est établi en fonction du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le Plan de Gêne Sonore.

Il comprend 3 zones de gêne sonore (Zone I, II et III), dans lesquelles le taux d'aide est différent.

Les valeurs des indices psophiques des courbes limitant les 3 zones sont respectivement fixées au niveau national pour tous les aéroports concernés à 96 (zone I), 89 (zone II), 78 (zone III).

Ces trois zones sont délimitées par des courbes correspondant à des valeurs de l'indice de bruit Lden calculées comme indiqué à l'article R 147-1 du Code de l'Urbanisme :

- Zone 1 : comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70 ;
- Zone 2 : comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 65. Toutefois, dans le cas où la courbe extérieure de la zone B du PEB approuvé est fixée à une valeur d'indice Lden inférieure à 65, cette valeur est retenue pour le PGS ;
- Zone 3 : comprise entre la limite extérieure de la zone 2 et la courbe d'indice Lden 55.

### Bilan de l'aide aux riverains de Toulouse depuis la création de la Commission d'Aide aux Riverains.

(de septembre 1995 au 31 décembre 2001)

Somme globale : 7 165 000 €

Nombre de logements traités : 1 150

Somme allouée en moyenne

- par maison : 9 900 €

- par appartement : 3 800 €

4 570 000 € sont inscrits au budget initial 2002 de l'ADEME (plus 3 049 000 € pour l'opération AZF).

### Bilan de l'aide (de septembre 1995 au 31 décembre 2002)

Somme globale : 9 446 000 €

Nombre de logements traités : 2 225

- dont 487 logements individuels (100 en procédure normale, 49 en procédure AZF complète, 338 en procédure forfaitaire AZF),
- dont 1738 logements traités en copropriété.

Somme allouée en moyenne :

- par maison : 6 000 €

- par appartement : 3 600 €

2,1 M€ sont inscrits au budget initial 2003 de l'ADEME et un budget supplémentaire de 6 M€ a été demandé.

## L'AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES SONORES AÉROPORTUAIRES (ACNUSA)

### Des compétences pour l'ensemble des aéroports

- Un pouvoir de recommandation sur toute question relative à la mesure du bruit, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores générées par le trafic aérien, à l'élaboration ou la modification des procédures de circulation aérienne.
- Un pouvoir d'alerte sur les manquements aux règles fixées pour la protection de l'environnement, sur la maîtrise des nuisances sonores.
- Un pouvoir de sanction (sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances), permettant de prononcer des amendes administratives à l'encontre des personnes physiques ou morales dont l'aéronef ne respecte pas les mesures prises par le Ministre chargé de l'aviation civile.

### Des compétences renforcées pour les dix plus grands aéroports

- Expertise technique en matière de mesure de bruit.
- Veille pour garantir la transparence des informations diffusées par les aéroports.
- Conseils concernant les PEB et PGS.

### L'ACNUSA contribuera à apporter des réponses à de nombreuses questions soulevées dans la charte.

#### D'ores et déjà, le 18 avril 2001, l'ACNUSA a diffusé le communiqué suivant :

*"Ainsi que le prévoit la loi du 12 juillet 1999 portant création de l'ACNUSA, cette dernière a défini les indices de mesure du bruit et de la gêne sonore.*

*L'Autorité définit, pour la nuit, un indice prenant en compte la gêne ressentie. Pour la planification urbaine et l'aide à l'isolation phonique, elle préconise l'abandon de l'indice psophique.*

#### Indice événementiel de nuit

*Entre 22h00 et 6h00, l'ACNUSA propose que tout survol engendrant un niveau sonore exprimé en LAeq (1s) dépassant 85 dB (A) fasse l'objet d'un procès-verbal et soit éventuellement sanctionné.*

*Les infractions sont relevées en dehors des zones A et B des actuels plans d'exposition au bruit.*

*Les infractions sont relevées sans distinction du chapitre de classification des avions.*

### L'ACNUSA contribue à apporter des réponses à de nombreuses questions soulevées dans la charte

#### Indice de planification

*L'ACNUSA recommande l'utilisation du Lden.*

*La définition par l'Autorité d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie.*

*Les valeurs préconisées sont les suivantes :*

- Zone A, indice supérieur ou égal à 70
- Zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62
- Zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55
- Zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50

# ACNUSA

www.acnusa.fr

À titre de mesure transitoire et pour les neuf principaux aéroports, l'ACNUSA recommande que les préfets prennent par anticipation et pour une durée maximale de deux ans, les dispositions suivantes :

- Zone C, limite extérieure à l'indice psophique supérieur ou égal à 78
- Zone D, comprise entre la courbe IP 78 et l'indice psophique supérieur ou égal à 69

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année.

#### Mise en œuvre

La mise en œuvre de ces recommandations sera effective dès la parution de l'arrêté d'homologation des ministres chargés de l'environnement et de l'aviation civile.

L'indice événementiel devra également être inscrit dans les arrêtés sur les conditions d'utilisation des plates-formes du ministre chargé de l'aviation civile.

L'ACNUSA va également prescrire les dispositifs techniques de mesure du bruit ainsi que le nombre et l'emplacement des stations de mesure.

C'est sur ces bases nouvelles et concrètes que l'Autorité fera procéder aux vérifications et établira le programme d'information du public par les exploitants d'aéroports."

## LA COMPOSITION DE L'ACNUSA

Elle est composée de 8 membres :

- le président nommé par décret en conseil des Ministres
- un membre nommé par le président de l'Assemblée Nationale
- un membre nommé par le président du Sénat
- cinq membres nommés en conseil des Ministres respectivement compétents :
  - en matière d'acoustique (sur proposition du Ministre chargé de l'environnement),
  - de gêne sonore (sur proposition du Ministre chargé de l'environnement),
  - de santé humaine (sur proposition du Ministre chargé de la santé),
  - d'aéronautique (sur proposition du Ministre chargé de l'aviation civile),
  - de navigation aérienne (sur proposition du Ministre chargé de l'aviation civile).

C'est une structure indépendante.



# 8 LES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES POUR MAÎTRISER LES NUISANCES SONORES



L'aéroport Toulouse-Blagnac, situé à proximité de la ville, est depuis de nombreuses années, soucieux d'agir pour maîtriser les nuisances sonores. Il a déjà engagé des actions dans ce sens.

## DES MESURES SPÉCIFIQUES À L'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC

**Les restrictions introduites par l'arrêté de septembre 1998 (mis en application le 25 octobre 1998)**

- Interdiction des essais de moteurs la nuit de 22h00 à 6h00, sans aucune dérogation possible de 23h00 à 5h00.
- Interdiction faite aux avions dits du "chapitre 2" d'atterrir entre 23h30 et 6h15, de décoller entre 23h15 et 6h00.
- Obligation faite à tous les exploitants d'aéronefs utilisant l'aérodrome de Toulouse-Blagnac de publier dans leur manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages.

En cas de constat de non-respect de ces dispositions, la procédure de sanction instituée par le décret du 27 mai 1997 est mise en œuvre.

Enfin, les "essais moteurs" sont réalisés sur une aire spécifique, entourée de murs déflecteurs de bruit, située dans la zone "constructeurs".

### L'interdiction de l'approche à vue

Afin de minimiser les nuisances sonores dues à la dispersion des trajectoires des aéronefs à l'arrivée, les "atterrissages à vue" sont interdits depuis le 15 juillet 1998.

Avant l'interdiction, on comptabilisait une dizaine d'approches à vue par jour, par vent de nord-ouest (relevés RADAR).

Depuis, les seules approches effectuées hors procédures publiées le sont sur instruction du contrôle (guidage radar).

### Les vols constructeurs

Les constructeurs se sont engagés à ne plus pratiquer des "circuits basse hauteur" en entraînement à Toulouse-Blagnac et à délocaliser, dans la mesure du possible, certains de leurs essais sur d'autres plates-formes. En conséquence, les investissements nécessaires (120 MF) ont été réalisés sur la base militaire d'Istres pour recevoir notamment une partie des vols liés à la certification des A340-500, A340-600 et A380.

## UNE MESURE INTERNATIONALE

### Le retrait à venir des avions dits du "chapitre 2"

Conformément à la réglementation internationale, les avions subsoniques à réaction non conformes aux normes de bruit des avions dits du "chapitre 3", sont retirés définitivement de l'exploitation depuis le 1<sup>er</sup> avril 2002.

