

*Charte de qualité de*

**L'ENVIRONNEMENT**

Aéroport Toulouse-Blagnac



**LES ENGAGEMENTS PRIS**



# SOMMAIRE

Les groupes de travail constitués pour élaborer et rédiger la charte de l'aéroport Toulouse-Blagnac ont identifié 5 axes majeurs d'amélioration de la qualité de l'environnement. Ces axes de travail se déclinent en 35 actions concrètes, dont la mise en œuvre progressive sera suivie par la Commission Consultative de l'Environnement.

<b>AXE 1</b>	<b>Mieux évaluer le bruit</b>	4
<b>AXE 2</b>	<b>Maîtriser le bruit émis</b>	6
	La maîtrise à la source	6
	L'exploitation de la plate-forme	7
<b>AXE 3</b>	<b>Prévenir et traiter la gêne sonore</b>	10
	Prévenir la gêne sonore avec le PEB	10
	Traiter la gêne sonore avec le PGS	11
<b>AXE 4</b>	<b>Développer le management environnemental</b>	12
<b>AXE 5</b>	<b>Poursuivre l'information et la concertation</b>	13

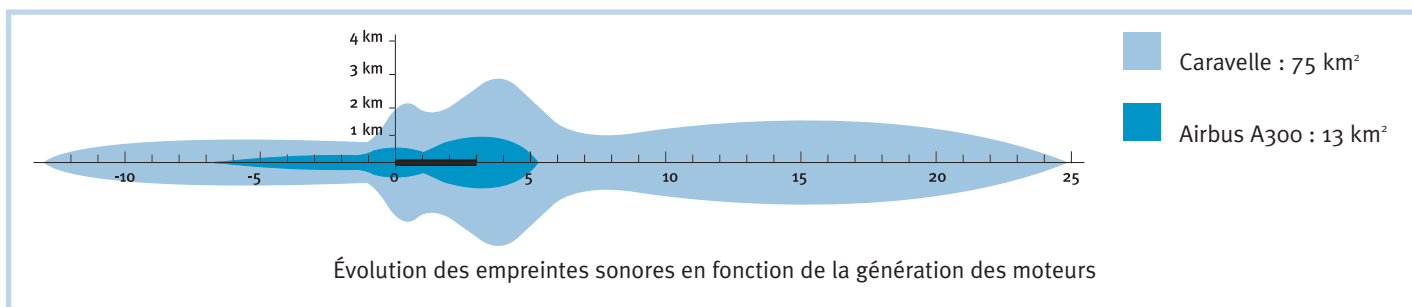
UN CALENDRIER  
DE LA MISE EN ŒUVRE  
DE CES 35 ACTIONS  
FIGURE EN ANNEXE.

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

# AXE 1

# MIEUX ÉVALUER LE BRUIT

Des mesures des niveaux de bruit, fiables et continues, sont indispensables pour conduire les actions de maîtrise de la gêne sonore.



## ACTION 1

### Proposition de changement d'indice de bruit

Les signataires de la charte proposent au Ministre des transports que soient prises en compte les propositions de la Commission européenne concernant les nuisances sonores, notamment le choix de l'indice acoustique  $L_{den}$  pour l'élaboration des PEB et des PGS.

Cet indice a pour objectif, en pondérant suivant les périodes de la journée, notamment en soirée (de 18h00 à 22h00), d'exprimer

la gêne sonore générée par un trafic aérien et ressentie par la population.

Cette proposition est confortée par les préconisations de l'ACNUSA formulée le 18 avril 2001.

Actualisation 2002 - Actualisation 2003  
Le remplacement de l'indice psychologique a été formalisé par le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002.

## ACTION 2

### Mettre en place un système de surveillance du bruit et des trajectoires

Dès 2001, un réseau de 9 capteurs sera mis en place. Il comprendra 7 capteurs fixes, dont la localisation a été définie en concertation par les partenaires de la charte et 2 capteurs mobiles. La procédure de programmation des campagnes menées grâce aux capteurs mobiles sera déterminée par la Commission Consultative de l'Environnement. Pour alimenter le système de surveillance, les informations radar seront fournies par la DAC Sud et les Systèmes d'Information Géographique seront récupérés auprès des communes qui en possèdent. L'objectif est de disposer en 2002 d'un ensemble d'informations validées par l'ACNUSA.

Suite à l'appel d'offres, le prestataire a été retenu en 2001. Ce système devrait être opérationnel à la fin du premier semestre 2002.



**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**Le Système SENTINELLE a été validé par l'ACNUSA. Il est opérationnel depuis septembre 2002.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

## ACTION 3

### Réaliser un diagnostic de la gêne sonore

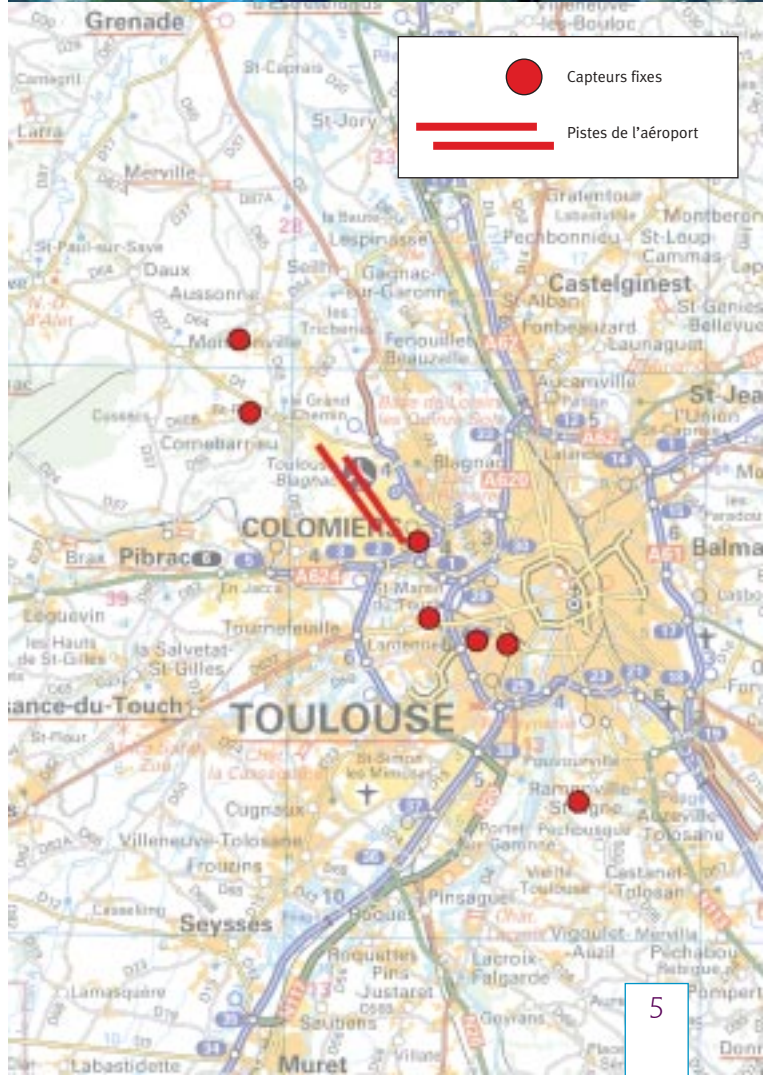
La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse s'engage à faire réaliser une étude de la gêne sonore pilotée par un comité associant les signataires, sous l'expertise de l'ACNUSA, (étude cofinancée par des partenaires extérieurs afin de garantir une indépendance des résultats) et à présenter les résultats à la Commission Consultative de l'Environnement. L'étude comprendra notamment une évaluation de la gêne sonore sur une population de référence. Les résultats de cette étude seront corrélés avec une campagne globale de mesure du bruit.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**Après discussion en Commission Consultative de l'Environnement, ce projet a été confié à la DIREN.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

## ACTION 4

### Étudier l'impact des bruits émis par les avions au sol

L'aéroport et les constructeurs réaliseront conjointement une étude acoustique pour évaluer l'impact des bruits émis par les avions au sol (avions en stationnement ou au roulage), dans la zone aéroportuaire et à proximité immédiate.



## AXE 2

# MAÎTRISER LE BRUIT ÉMIS

La maîtrise des nuisances sonores nécessite deux niveaux d'intervention, d'une part à la source, c'est-à-dire directement sur le bruit émis par les avions, d'autre part sur la conduite des avions, ainsi que sur l'établissement des procédures de circulation aérienne.



## LA MAÎTRISE À LA SOURCE

### ACTION 5

#### Étendre les créneaux d'interdiction des avions dits du "chapitre 2" la nuit

Les signataires de la charte proposent au Ministre des transports, d'étendre d'une heure, jusqu'à la date de leur retrait au 1<sup>er</sup> avril 2002, les créneaux d'interdiction des avions dits du "chapitre 2", qui s'appliqueront en conséquence :

- Dès 22h15 pour les décollages, en laissant toutefois la possibilité d'accorder des dérogations, sur demande motivée de l'exploitant en permettant aux avions dont le décollage était programmé avant 22h15, de décoller jusqu'à 23h15.
- Dès 22h30 pour les atterrissages, en laissant toutefois la possibilité d'accorder des dérogations, sur demande motivée de l'exploitant en permettant aux avions dont l'atterrissage était programmé avant 22h30, d'atterrir jusqu'à 23h30. Cette extension



d'une heure des créneaux d'interdiction (avec dérogation possible sur justification), ne remet pas en cause pour les avions dits du "chapitre 2", l'interdiction totale :

- Des atterrissages de 23h30 à 06h15
- Des décollages de 23h15 à 06h00

Compte tenu de l'échéance du retrait des avions dits du "chapitre 2", cette action est maintenant sans objet.

## ACTION 6

### Proposer de nouvelles restrictions pour les avions dits du “chapitre 3” les plus bruyants

Les signataires de la charte proposent au Ministre des transports d'appliquer, conformément aux possibilités de la réglementation en vigueur, une nouvelle restriction nocturne aux avions les plus bruyants dits du “chapitre 3”, fondée sur les niveaux de bruit mesurés lors de la certification de l'appareil.

Ces restrictions porteront sur la limitation de nuit de 23h00 à 06h00 :

- Des avions les plus bruyants du chapitre 3 (dont la marge cumulée des trois niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites du chapitre 3 est inférieure à 5 EPNdB).
- Des avions bruyants du chapitre 3 (dont la marge cumulée des trois niveaux de bruit certifiés par rapport aux limites du chapitre est supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB) sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur l'aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté.

Cette mesure sera étalée dans le temps afin d'intégrer les contraintes des compagnies.

**Ces restrictions portent sur la limitation de nuit de 22h00 à 06h00, des avions bruyants du chapitre 3.**

**Afin de permettre aux exploitants d'intégrer ces nouvelles contraintes dans la planification de leurs vols, sa mise en œuvre se fera en trois phases.**

**Cet arrêté portant restrictions d'exploitation a reçu un avis positif de l'ACNUSA le 13 janvier 2003, et a été signé par le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer le 21 mars 2003.**

## ACTION 7

### Fixer un niveau bruit instantané à ne pas dépasser la nuit

Les signataires de la charte proposent au Ministre des transports de fixer un niveau de bruit instantané à ne pas dépasser lors des phases d'atterrissage ou de décollage la nuit. Ils proposent également que l'aéroport Toulouse-Blagnac soit site pilote dans la mise en œuvre des mesures techniques liées à cette disposition.

**Ce point est intégré à l'arrêté portant restrictions d'exploitation, actuellement soumis à la signature du Ministre des transports.**



## ACTION 8

### Respecter les procédures

Le respect des procédures initiales et finales constitue l'une des attentes majeures des riverains.

- Les signataires demandent que soient définis des “volumes environnementaux” pour chaque procédure en vigueur afin d'éviter une dispersion trop importante des trajectoires.
- La DAC Sud publiera des cartes aéronautiques spécifiques “Environnement” précisant les “consignes Environnement” (sauf impératif de sécurité) et sur lesquelles seront représentées les zones urbanisées.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**Ce processus a été mis en œuvre pour la modification de la procédure départ face au Nord-Ouest (QFU 32).**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

## L'EXPLOITATION DE LA PLATE FORME

## ACTION 9

### Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée

À l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas d'hélice ne pourront être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles ou de sécurité.

Un bilan du respect de cette disposition, établi grâce à l'analyse des résultats de la station de mesure de bruit installée sur la plate-forme, sera présenté en Commission Consultative de l'Environnement.

## ACTION 10

### Mettre en place une concertation élargie pour l'étude de nouvelles procédures

Les signataires de la charte soumettront à l'ACNUSA des critères précis d'optimisation environnementale destinés à être utilisés lors de tout changement ou modification de procédure.

La DGAC, de son côté, s'engage, une fois les règles de sécurité vérifiées, à soumettre tout projet de procédure (création ou modification) à des études d'impact environnemental.

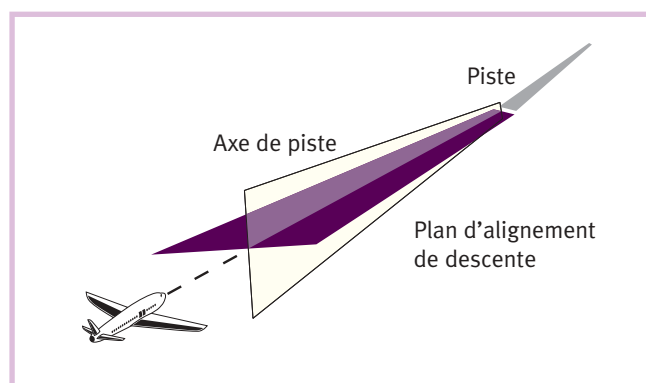
**Nouveau circuit réglementaire de validation d'une procédure :**  
*Pour chaque procédure étudiée, la DGAC propose, dans la mesure du possible, plusieurs alternatives qui sont ensuite présentées à la Commission Consultative de l'Environnement, afin de recueillir son avis sur l'opportunité de leur application éventuelle. Les projets retenus sont ensuite présentés à l'Organisme de Contrôle en Vol (OCV) pour validation des aspects “sécurité et pilotabilité”. Les procédures jugées viables sur le plan de la sécurité font l'objet d'une étude d'impact par simulation informatique, en tenant compte de la densité de population des communes concernées. Les procédures sont ensuite soumises pour avis à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Enfin, l'ACNUSA est consultée conformément à la loi n° 99-588 du 12 juillet 1999.*

## ACTION 11

### Mettre en place un nouvel ILS

L'ILS est le système de guidage radioélectrique utilisé pour effectuer des approches précises pour l'atterrissage des avions, y compris par très mauvaises conditions de visibilité.

L'engagement a été pris de doter d'un ILS l'unique seuil de piste qui n'en a été pas doté jusqu'alors (seuil 33 Droit, atterrissage face au Nord-Ouest).

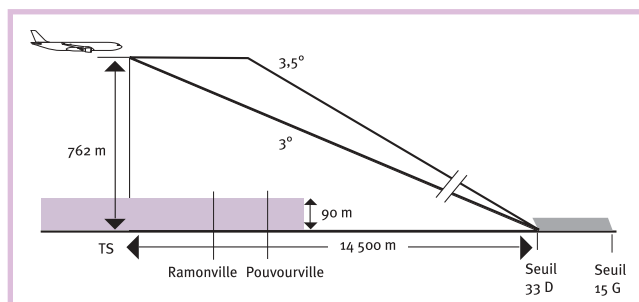


Par rapport à la situation antérieure (approche basée sur la balise radioélectrique "classique" situé à Aussonne), il améliore de façon significative la précision en réduisant la dispersion latérale et verticale, dans le suivi de la trajectoire d'approche en phase d'atterrissage notamment le respect du plan de descente.

Un ILS a été installé en mai 2000 sur la seule piste qui n'en était pas dotée (seuil 33 Droit, atterrissage face au Nord-Ouest).

## ACTION 12

### Augmenter la hauteur de survol des avions en phase d'atterrissage



#### • Atterrissage face au Nord-Ouest (QFU 33)

À titre expérimental, le plan de descente de l'ILS a été calé à 3,5°.

**Le retour à une pente de 3° est effectif depuis juillet 2002.**

Cette mesure a pour effet d'accroître la hauteur de survol au-dessus des zones urbanisées, le gain étant particulièrement sensible sur le plateau situé au Sud-Est de la ville de Toulouse. Cette expérimentation permettra d'apprécier l'impact de ce calage :

- Sur l'environnement, grâce aux mesures de bruit effectuées,
- Sur la pilotabilité des avions.

L'expérimentation s'est déroulée au cours du deuxième semestre 2000.

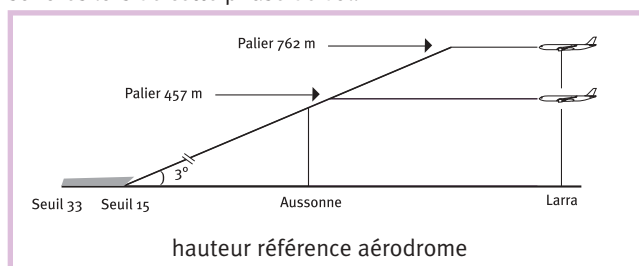
**Mesure de bruit :** gain 1 à 2 dB (A) en site proche (6 km environ) et de 2 à 3 dB (A) en site éloigné (de l'ordre de 11 km).

**Effet sur la pilotabilité :** l'Organisme de Contrôle en Vol et le Service de la Formation et du Contrôle Technique considérant que l'augmentation de l'angle de descente de 3° à 3,5° pouvait entraîner des difficultés de pilotage de nature à remettre en cause la sécurité, ont émis des avis défavorables.

Compte tenu de ces avis, dont la CCE a été informée lors de la séance du 24 octobre 2001, le retour à un plan de descente à 3°, valeur communément retenue pour la majorité des ILS, a été programmé.

#### • Atterrissage face au Sud-Est (QFU 15)

L'interception du plan de descente ILS doit être précédée d'un segment en palier, dit "intermédiaire" d'une longueur d'environ 2 NM (3,5 km). Le fait de remonter le palier de 1000' (305 mètres), permet un gain important en terme de réduction des nuisances sonores lors de cette phase de vol.



Cette modification de la hauteur du palier est intervenue au mois de mai 2000.





#### ACTION 13

### Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU)

La CCIT et les constructeurs réaliseront, dans l'année qui suivra la signature, un état des lieux précis de l'utilisation des APU et de leur impact environnemental. En fonction des résultats de cette étude, un plan d'action proposant des solutions alternatives sera défini (utilisation préférentielle de groupes thermiques mobiles, fourniture d'énergie électrique par un réseau dédié).

En attendant les résultats de cette étude, les signataires proposent de limiter leur utilisation, sur les aires de trafic commerciales, de la façon suivante :

Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que pendant :

- 60 minutes avant le départ,
- 20 minutes après l'heure d'arrivée.

#### ACTION 14

### Pénaliser plus fortement les avions bruyants

Une information précise sur les barèmes et les modalités d'application sera diffusée auprès des partenaires de la charte. Il existe deux mesures financières destinées à inciter les exploitants d'aéronefs à utiliser des appareils moins bruyants :

- La taxe générale sur les activités polluantes.
- La redevance d'atterrissage.

L'une et l'autre sont modulées en fonction de la classification acoustique des avions.

Les signataires proposent au Ministre de pénaliser plus fortement, au niveau national, les avions les plus bruyants.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**La loi de finance rectificative 2002, modifie le calcul de la TGAP afin de pénaliser plus fortement les avions bruyants.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

#### ACTION 15

### Sanctionner

L'arrêté Ministériel portant restriction d'usage de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac impose notamment que les exploitants d'aéronefs publient dans leur manuel d'exploitation les consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages.

Tout manquement aux restrictions d'usage instituées par cet arrêté est relevé par des agents assermentés de la DAC et donne lieu à la rédaction d'un procès verbal transmis à l'ACNUSA.

Les différentes étapes de la procédure de sanction (dans le cadre de l'ACNUSA) seront rendues publiques afin que les signataires de la charte puissent en assurer un suivi. Un bilan annuel sera présenté en Commission Consultative de l'Environnement.

#### ACTION 16

### Élaborer un Code de Bonne Conduite

Un Code de Bonne Conduite sera élaboré. Reposant sur l'adhésion volontaire des différents acteurs (État, compagnies aériennes, organisations professionnelles de contrôleurs et de pilotes, constructeurs aéronautiques), il traduira l'engagement de chacun en faveur du respect de l'environnement.

Ce document favorisera la prise en compte au quotidien des enjeux environnementaux, influera sur l'évolution des comportements de chacun, tout en respectant la priorité accordée à la sécurité. Comme toute information aéronautique, ce code sera publié dans la langue d'origine et en langue anglaise.

#### ACTION 17

### Optimiser la programmation des vols

#### • Réduction du bruit à la source

Par une concertation permanente, le gestionnaire et les compagnies aériennes veilleront à privilégier la programmation des avions les moins bruyants en particulier dans les tranches horaires où la gêne est la plus forte, notamment de 22h30 à 6h00.

#### • Capacité d'accueil

Sur les lignes déjà bien desservies, les compagnies aériennes, pour faire face à la demande, privilégieront une augmentation de la capacité d'accueil des avions plutôt qu'un accroissement de la fréquence.

#### ACTION 18

### Favoriser le transfert de certaines composantes de l'activité

Les vols non liés à des dessertes commerciales ou à l'activité d'entreprises basées sur le site aéroportuaire (notamment les vols privés, les vols d'entraînement des aéronefs non basés...), seront incités à se reporter progressivement sur d'autres aérodromes proches de l'agglomération toulousaine.

# AXE 3 PRÉVENIR ET TRAITER LA GÊNE SONORE

La prévention et le traitement de la gêne sonore passent par une gestion attentive des deux outils réglementaires que sont le PEB et le PGS : révision, information du public, application par anticipation, dotation de moyens financiers.



## PRÉVENIR LA GÊNE SONORE AVEC LE PEB

### ACTION 19

#### Réviser le PEB

Le PEB actuel, approuvé en 1989, est aujourd'hui obsolète. La DGAC s'engage à établir un projet avant la fin du second semestre 2001.

**Les critères de révision du PEB ont été définis en concertation dans le cadre du groupe de travail "urbanisme" du comité de rédaction de la charte.**

• **Échéance d'étude : 2010**

- Trafic total estimé pour l'année :

128 000 mouvements commerciaux, 10 000 mouvements "constructeurs", 2 000 mouvements d'aviation générale.

• **Journée de référence pour l'étude : 542 mouvements** soit 434 mouvements commerciaux, 100 mouvements "constructeurs", 8 mouvements d'aviation générale.

L'arrêté préfectoral de mise en révision du PEB a été signé le 8 novembre 2001.

### ACTION 20

#### Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PEB

Afin de faire jouer pleinement son rôle au PEB, il est proposé de retenir les principes de réactualisation suivants :

- Quand le trafic prévu dans le PEB sera atteint, un nouveau PEB sera élaboré.
- Une nouvelle procédure (création ou modification) a un impact sensible sur le PEB en vigueur.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 propose que la Commission Consultative de l'Environnement examine tous les 5 ans au moins la pertinence des hypothèses ayant servi à l'établissement du plan au regard de l'activité aérienne.  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

## ACTION 21

### Tenir compte des évolutions de la réglementation

Sous réserve de validation réglementaire par les Ministères concernés, le nouveau PEB suivra les recommandations de l'ACNUSA relatives au choix de l'indice Lden.

*Le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002 impose l'utilisation de l'indice Lden et laisse la possibilité de choix pour les courbes B et C entre plusieurs valeurs d'indice.*

Les limites extérieures des différentes zones du nouveau PEB seraient alors fixées à : 70 pour la zone A, 62 pour la zone B, 55 pour la zone C, 50 pour la zone D.

Dès que les outils réglementaires et techniques le permettront, la topographie ainsi que les conditions météorologiques seront intégrées dans les hypothèses de calcul du PEB.

Afin de ne pas avoir à indemniser, pour travaux d'insonorisation, de nouvelles résidences construites dans le PGS, mais hors PEB (donc sans contrainte d'isolation acoustique), la zone C du PEB devra inclure la limite de la courbe III du PGS.

## ACTION 22

### Faire appliquer le nouveau PEB par les communes de façon anticipée

L'État étudiera en concertation avec les communes la possibilité de faire appliquer par anticipation le PEB, disposition prévue par la loi du 12 juillet 1999. Cette mesure permet de maîtriser sans délai l'urbanisation dans des zones que l'on sait devoir être exposées à terme au bruit.

En affirmant la stricte application de l'action 21, un PEB transitoire sera établi afin de protéger efficacement les populations futures. Les communes privilégieront l'IP 72 comme indice limite de la courbe C et ne choisiront pas un indice supérieur à 76.

L'arrêté préfectoral portant application par anticipation de restrictions d'urbanisme dans les territoires couverts par la zone C (IP 76) du projet de PEB et extérieurs au PEB en vigueur approuvé en 1989, a été signé le 22 mars 2002.

## ACTION 23

### Assurer une bonne information sur les règles d'urbanisme dans les différentes zones

La Direction Départementale de l'Équipement définira des règles précises quant à l'interprétation des textes réglementaires d'urbanisme pour les communes concernées par le PEB.

En tout état de cause, ces règles devront limiter l'implantation de populations nouvelles dans les zones du PEB.

Les communes indiqueront clairement à toute personne ayant un projet de construction ou demandant un permis de construire, la zone du PEB concernée. De plus, elles mettront à disposition un support d'information concernant le PEB présentant la nature de la gêne pour chaque zone. Ce document sera défini avec le concours de la Direction Départementale de l'Équipement et mis en perspective avec la cartographie du classement sonore des infrastructures des transports terrestres.



## TRAITER LA GÊNE SONORE AVEC LE PGS

### ACTION 24

### Mettre en œuvre des moyens d'alerte pour les futures révisions du PGS

La DAC proposera au Préfet la réactualisation du PGS dans les situations suivantes :

- Quand le trafic prévu dans le PGS sera atteint, un nouveau PGS sera élaboré.
- Une nouvelle procédure (création ou modification) a un impact sur le PGS en vigueur.

### ACTION 25

### Mettre en adéquation les ressources et les besoins

L'ADEME s'engage à faire une évaluation des besoins financiers nécessaires au traitement phonique des locaux dans le cadre du PGS. Cette évaluation a pour objectif une mise en adéquation des ressources avec les besoins.

Un bilan annuel sera réalisé et présenté en CCE.

*L'aide obtenue par l'ADEME pour Toulouse a été pour les années 2001 et 2002 substantiellement augmentée. Par ailleurs, suite à l'accident d'AZF une aide spécifique a été mise en place pour les sinistrés situés dans le PGS.*

Les signataires proposeront aux autorités compétentes l'abaissement du seuil de la zone III du PGS, afin de faire converger l'outil urbanistique (PEB) et l'outil financier (PGS). Cette mesure permettrait d'avoir une approche cohérente des deux outils et d'assurer une programmation financière d'aide aux riverains à l'insonorisation, pour du long terme.

### ACTION 26

### Clarifier les procédures d'obtention des aides

Chaque commune concernée par le PGS désignera un interlocuteur privilégié en charge de l'information des administrés sur les aides dont ils peuvent bénéficier.

*Chaque commune a désigné un interlocuteur privilégié et une information planifiée est réalisée par l'ADEME avec les communes. Par ailleurs, un numéro du journal 5 sur 5 a été consacré à ce sujet.*

Un document de présentation des différents types d'aides et de leurs modalités d'obtention sera élaboré par l'ADEME et mis à la disposition du public.

# AXE 4 DÉVELOPPER LE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL

Au-delà des actions présentées ci-dessus, la Chambre de Commerce, gestionnaire de l'aéroport, mettra progressivement en place un système de management environnemental global.



## ACTION 27

### Réaliser un diagnostic environnemental global de la zone aéroportuaire

Afin de maîtriser les impacts liés à l'ensemble des activités de l'aéroport, le gestionnaire s'engage à effectuer, avant la fin de l'année 2002, un diagnostic global portant notamment sur les points suivants :

**Ce diagnostic a été réalisé en 2002.** Actualisation 2003

- Le bruit
  - La qualité de l'air (ce diagnostic a débuté en septembre 2001 par une campagne de mesure de la qualité de l'air réalisée par l'ORAMIP et le STNA)
  - La qualité des eaux
  - La gestion des déchets
  - L'intégration paysagère
  - Les transports terrestres induits
  - La gestion des ressources
  - L'énergie ...
- Un point d'avancement annuel sera réalisé.

## ACTION 28

### Aller vers une certification ISO 14 001

Cette phase de diagnostic permettra la mise en place d'une démarche de management environnemental, dès 2002, conforme à la norme ISO 14 001.

**La démarche de management environnemental a été lancée début 2003.** Actualisation 2003 - Actualisation 2003



# AXE 5 POURSUIVRE L'INFORMATION ET LA CONCERTATION

Le travail de concertation et d'information engagé lors de l'élaboration de ce document sera poursuivi et organisé dans le cadre du suivi de la charte.

## ACTION 29

### Mettre en place le Comité permanent

Ce comité sera composé d'un nombre restreint de personnes désignées par la Commission Consultative de l'Environnement. Son rôle consistera à suivre les actions engagées, vérifier leur bon déroulement et proposer de nouveaux objectifs dans le cadre actuel de la charte ou de sa future révision.

Il définira, par règlement intérieur, ses modalités de fonctionnement (moyens, périodicité des réunions, ...).

Le Comité permanent a été installé au cours de la réunion de la CEE qui s'est tenue le 4 juillet 2001.

## ACTION 30

### Définir les indicateurs de suivi de la charte

Le Comité permanent, prioritairement, définira de manière consensuelle les indicateurs les plus pertinents qui permettront d'assurer un suivi quantitatif et qualitatif des objectifs fixés dans la charte. Ces indicateurs seront publiés dans le périodique CCIT/DAC Sud.



## ACTION 31

### Organiser l'accueil et l'information du public à l'aéroport

Dans un souci de transparence et d'amélioration des relations avec les parties intéressées et notamment les riverains, un espace d'information sur l'environnement sera créé par la CCIT.

La CCIT et la DAC recevront, sur rendez-vous, toute personne souhaitant obtenir des informations, notamment celles liées au système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**La CCIT et la DAC reçoivent, sur rendez-vous, toute personne souhaitant obtenir des informations, notamment celles liées au système de mesure de bruit et de suivi des trajectoires.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

La présentation des informations, notamment celles obtenues grâce au système de mesure du bruit et des trajectoires, sera étudiée de manière à faciliter la compréhension de tous les publics susceptibles de visiter cet espace.



## ACTION 32

### Créer et diffuser une lettre périodique d'information

Une lettre d'information trimestrielle spécifique sera réalisée par la CCIT et la DAC.

Elle comprendra notamment les thématiques suivantes :

- Informations générales sur un sujet pouvant intéresser les riverains (textes de lois, informations techniques, constructeurs...).
- Résultats de mesures (réseau de mesures de bruit et de suivi des trajectoires...).
- Statistiques sur le trafic de l'aéroport et sur sa composition, sur l'utilisation des pistes, les vols de nuit, les manquements aux restrictions d'usage de l'aéroport, les sanctions...
- Informations sur les compagnies aériennes et leurs activités.
- Thèmes généraux concernant l'environnement (autres que le bruit).
- Entretiens avec des personnels de l'aéroport ou de l'activité aéronautique, des élus locaux, des représentants d'association ou des particuliers.
- Une rubrique "courrier des lecteurs".

La périodicité, le nombre d'exemplaires, le circuit de diffusion et les thématiques ont été définis en concertation avec le Comité de rédaction de la charte et pourront évoluer dans le temps.

Les deux premiers numéros ont été diffusés en octobre 2001 et février 2002.



**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**Les 4 premiers numéros ont été diffusés et sont consultables sur le site internet de l'aéroport (www.toulouse.aeroport.fr) et l'abonnement au journal est gratuit.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**

#### ACTION 33

### Faciliter la circulation d'informations entre les partenaires de la charte

Chaque signataire de la charte (collectivités locales, associations, administrations, CCI, constructeurs,...) désignera un interlocuteur privilégié chargé d'assurer le lien entre les différents partenaires. Cette liste de correspondants sera régulièrement actualisée.

#### ACTION 34

### Informers sur les événements particuliers

Une procédure d'information sera mise en place :

- Les informations concernant des événements ponctuels (vols constructeurs, travaux sur les pistes, vols spéciaux, calibration de l'ILS...) seront communiquées aux signataires de la charte mais aussi à des relais d'information (ex. : la presse régionale) qui en assureront une large diffusion.
- Les informations concernant des événements prévisibles, programmés et de longue durée (fermeture de plusieurs jours d'une piste pour travaux...), feront l'objet d'une présentation en CCE.

#### ACTION 35

### Formaliser une procédure de gestion des demandes et des plaintes

Les signataires arrêteront une procédure de gestion des plaintes et des demandes d'informations.

Les associations de riverains diffuseront largement cette procédure auprès de leurs membres et veilleront, dans la mesure du possible, à une homogénéisation de la forme des plaintes et des demandes d'informations émanant de leurs adhérents.

À ce jour, toutes les plaintes font l'objet d'un accusé de réception et sont comptabilisées par la DGAC.

Un bilan du nombre de plaintes, de leur ventilation par nature, par date et par secteur géographique sera présenté régulièrement en CCE et publié dans le périodique CCIT/DAC Sud.

**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**  
**Le guichet unique entre la DGAC et la CCIT est opérationnel**  
**pour la réception et le traitement des plaintes.**  
**Actualisation 2003 - Actualisation 2003**



