

CONCERTATION DE TOUT LES ACTEURS

Pour garantir la maîtrise des nuisances et assurer un développement durable

La Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aéroport Toulouse-Blagnac

Destinée à recenser les actions à mettre en œuvre pour garantir une parfaite maîtrise des nuisances aéroportuaires, la Charte est l'aboutissement de trois années de travail ayant privilégié la concertation avec tous les acteurs.

LA CHARTE RÉPOND À UN ENJEU MAJEUR

maîtriser les nuisances sonores et fixer les règles d'un développement durable de l'activité aéroportuaire. Elle définit des engagements et s'articule en trois parties : les grands enjeux, le contexte initial ; les engagements et actions à mettre en œuvre ; les informations techniques utiles à sa compréhension

(Cf. Charte de Qualité de l'Environnement de l'Aéroport Toulouse-Blagnac)

Les cinq axes de la Charte

Les cinq axes formulés dans la Charte se déclinent en 35 actions à mettre en œuvre par les dif Pour chacun de ces axes, les acteurs se sont engagés sur un plan d'actions et un calendrier de mise en œuvre.

AXE 1 :

mieux évaluer le bruit (*4 actions*) n0,
-+uè

La mesure du bruit et l'évaluation de la gêne sonore résultant de l'activité aéronautique.

AXE 2 :

Maîtriser le bruit émis (*14 actions*) La maîtrise du bruit à sa source, en particulier l'interdiction des avions les plus bruyants la nuit, et la modification des procédures de circulation aérienne.

AXE 3 :

Prévenir et traiter la gêne sonore (*8 actions*)

la limitation des constructions futures dans les zones exposées au bruit aujourd'hui et demain, l'aide à l'insonorisation pour les populations incluses dans un périmètre proche de l'aéroport.

AXE 4 :

Développer le management environnemental (**2 actions**)
la réalisation d'un diagnostic environnement global (*bruit, qualité de l'air et de l'eau, gestion des déchets, ...*),
la mise en place d'un management environnemental visant l'obtention de la certification ISO 14001

AXE 5 :

Poursuivre l'information et la concertation (**7 actions**)
le journal « cinq sur cinq » lettre d'information aux riverains
➤ la création future d'un Espace Environnement dans l'aérogare

A L'ÉCOUTE DES RIVERAINS

Service Environnement créé en septembre 1999.
Contact utile : Aéroport Toulouse-Blagnac
Service Environnement – Responsable : Anne JULIA
BP 90 10
31703 BLAGNAC
TEL : 05.34.61.83.71

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

- Le bruit et la gêne sonore
- Le bruit à la source : les aéronefs
- **Le bruit d'un aéronef est généré essentiellement par 2 sources :**
- le bruit des moteurs
- le bruit aérodynamique

Les paramètres qui influencent le bruit à l'émission sont donc liés :

- soit à la technologie (*ex : performance moteur*)
- soit à l'exploitation de l'avion (*régime moteur, vitesse, masse, ...*)
- La propagation du bruit

Elle est influencée par de nombreux paramètres :

- la distance entre la source et le point d'observation qui est lié aux trajectoire
- les conditions météorologique (*vent, humidité, température...*)
- Le bruit perçu et la gêne sonore. La notion de gêne sonore perçue est variable pour un même niveau de bruit mesuré. En effet, un bruit est considéré comme étant plus gênant la nuit que le jour. Par ailleurs, c'est l'émergence d'un événement sonore par rapport au bruit de fond qui est perçu par le riverain

ACTIONS MENÉES PAR L'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC

LES CONSTRUCTEURS : ils délocalisent, dans la mesure du possible, des vols d'essais nécessaires à la certification des avions en sortie de chaînes sur la plateforme militaire d'Istres.

LES COMPAGNIES AÉRIENNES : A titre d'exemple, Air France lors du précédent changement de programme des avions a privilégié des avions de plus grande capacité et plus récent, plutôt que l'augmentation du nombre de fréquences sur la ligne Toulouse-Paris.

Les collectivités territoriales : elles étudient et donnent leur avis sur le plan d'exposition au bruit et sur le plan de gêne sonore. Elles déploient sur le terrain selon un programme établi, l'information des populations sur l'aide à l'insonorisation.

LE GESTIONNAIRE : dans le cadre de la coordination des différents acteurs et de la concertation, plus de 50 réunions en 4 ans ont été organisées avec les parties intéressées, pour la rédaction de la Charte de Qualité de l'Environnement de l'aéroport.

L'aéroport a mis en place et gère le système SENTINELLE, système de surveillance du bruit et des trajectoires d'avions, depuis septembre 2002.

Les services de l'état et la réglementation : un nouvel arrêté ministériel de restrictions opérationnelles en vigueur à Toulouse, depuis mars 2003 interdit aux avions les plus bruyants du chapitre 3 d'atterrir ou de décoller la nuit.

La mise en application de cet arrêté est progressive (*sur les créneaux horaires*) pour permettre aux compagnies de prendre en compte ce nouvel arrêté et pour arriver aux créneaux horaires 22h-6h en mars 2004.

La DAC sud avec la collaboration de la DDE et du SBA ont élaborés les nouveaux Plans d'Exposition au Bruit (*PEB*) et de Gêne Sonore (*PGS*).

QUALITÉ DE L'AIR

Les actions en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique de l'air par l'aéroport Toulouse-Blagnac

- Réduction des émissions liées aux aéronefs : la réglementation spécifique aux moteurs d'avions ; l'évolution des flottes et des moteurs ;
- Réduction des émissions liées aux équipements aéroportuaires (*utilisation de véhicules propres, économies d'énergie*) ;
- Réduction des émissions liées aux déplacements ville-aéroport

Surveillance de la qualité de l'air sur l'aéroport Toulouse-Blagnac :

Les services de l'état et la réglementation : un nouvel arrêté ministériel de restrictions opérationnelles en vigueur à Toulouse, depuis mars 2003 interdit aux avions les plus bruyants du chapitre 3 d'atterrir ou de décoller la nuit.

La mise en application de cet arrêté est progressive (*sur les créneaux horaires*) pour permettre aux compagnies de prendre en compte ce nouvel arrêté et pour arriver aux créneaux horaires 22h-6h en mars 2004.

La DAC sud avec la collaboration de la DDE et du SBA ont élaborés les nouveaux Plans d'Exposition au Bruit (*PEB*) et de Gêne Sonore (*PGS*).

QUALITÉ DE L'AIR

Les actions en faveur de la réduction de la pollution atmosphérique de l'air

Les actions locales menées par l'aéroport Toulouse-Blagnac

- Réduction des émissions liées aux aéronefs : la réglementation spécifique aux moteurs d'avions ; l'évolution des flottes et des moteurs ;
- Réduction des émissions liées aux équipements aéroportuaires (*utilisation de véhicules propres, économies d'énergie*) ;
- Réduction des émissions liées aux déplacements ville-aéroport
- Surveillance de la qualité de l'air sur l'aéroport Toulouse-Blagnac.

STRATEGIE CARBONE ET QUALITE DE L'AIR : DES ACTIONS CONCRETES

Dans le cadre de la démarche de diminution de l'empreinte carbone, différentes actions ont été réalisées en 2013. Depuis la fin de l'année, tous les postes avions au contact sont équipés en 400 Hertz. Alimentés par l'électricité, ces postes se substituent aux moteurs auxiliaires thermiques des avions (APU), évitant ainsi l'émission de gaz à effet de serre et améliorant la qualité de l'air sur la zone.

L'aéroport a contractualisé son approvisionnement d'électricité avec EDF. Un contrat qui garantit que 50% de l'électricité fournie provient des énergies renouvelables.

- Dans le cadre de l'appel d'offre de la Commission de Régulation de l'Energie, l'aéroport a postulé, avec la Générale du Solaire, pour la réalisation d'une centrale photovoltaïque sur le Proxiparc P2. Les résultats sont attendus pour 2014.
- La flotte de véhicules de service de la société Aéroport Toulouse-Blagnac compte, depuis début 2013, douze Peugeot ION électriques et des véhicules hybrides.

PEB

L'arrêté du 21 août 2007 a approuvé la révision du PEB : la limite de la zone B a été fixée à Lden 62, celle de la zone C à Lden 55

Cf. carte PEB Toulouse-Blagnac sur www.acnusa.fr

PGS

L'arrêté du 31 décembre 2003 a approuvé la révision du PGS : la limite de la zone I a été fixée à Lden 70, celle de la zone II à Lden 65 et celle de la zone III à Lden 55. Le plan englobe 20 543 logements.

Cf. carte PGS Toulouse-Blagnac sur www.acnusa.fr

VOLS DE NUIT

En CCE, le représentant de l'aéroport a présenté les résultats de l'étude sur les impacts socio-économiques liés à une restriction des vols de nuit. Les associations les ont contestés dans la mesure où les conséquences sanitaires de ces vols n'ont pas été prises en compte. L'ACNUSA a réaffirmé que la seule façon immédiate d'avancer sur ce dossier est d'analyser sur chaque plateforme les mesures possibles et d'intégrer la dimension européenne. Le président de l'Autorité a approuvé les démarches engagées en ce sens sur la plateforme, telles que la réglementation sur les avions les plus bruyants, l'expérimentation des CDA, le respect des trajectoires, le refus des charters au cœur de nuit, les décollages avec vent arrière et la mise en place au 1er avril 2010 d'une modulation du montant de la taxe d'atterrissage en fonction du classement acoustique de l'aéronef.

DES MESURES ENCORE PLUS STRICTES

Un nouvel arrêté de restriction d'exploitation est entré en vigueur le 1er avril 2013. Il renforce le niveau d'exigence de la qualité acoustique pour les aéronefs qui volent la nuit. Ainsi, les avions les plus bruyants sont interdits entre 22h00 et 00h00 et le créneau 0h00-06h00 est désormais réservé aux appareils les plus performants sur le plan acoustique. Les compagnies opérant déjà sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac bénéficient d'un traitement spécifique autorisant une mise en œuvre progressive des performances exigées, adaptée notamment à la capacité de renouvellement de la flotte. L'entrée en vigueur du nouvel arrêté s'est accompagnée d'une information adressée aux compagnies aériennes par Aéroport Toulouse-Blagnac, afin de les sensibiliser aux enjeux concernant les vols du cœur de nuit et les conséquences de la modification de l'arrêté. Plus de 400 certificats de limitation des nuisances ont été étudiés, avec la DSAC Sud, à la demande des compagnies aériennes pour s'assurer qu'elles respectent bien l'arrêté en vigueur.

CŒUR DE NUIT

L'ENGAGEMENT D'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC CONFORTE

Le nombre de mouvements opérés en cœur de nuit reste inférieur à celui de 2010, conformément à l'engagement pris par ATB. Entre 2012 et 2013, les vols en cœur de nuit (0h00 à 06h00) ont diminué de 18% et les vols de nuit (22h00-06h00) ont diminué de 7%. L'action de l'aéroport pour maîtriser l'activité nocturne s'inscrit dans le cadre de l'Observatoire Cœur de Nuit, qui regroupe élus, riverains et professionnels, depuis 2011. Cet observatoire se réunit deux fois par an pour suivre les engagements pris par l'aéroport Toulouse-Blagnac.

NAVIGATION AÉRIENNE

À la suite de la présentation des expérimentations concernant la procédure FISTO et les CDA en CCE, les associations ont fait part de leurs interrogations sur les conséquences pour les riverainssitués dans les cinq derniers kilomètres. Les résultats sur les gains acoustiques et la liste des communes nouvellement survolées seront communiqués aux associations. Les services de la DGAC ont souligné que les descentes continues devraient conduire sur les zones les plus proches de l'aéroport à moins de régulation moteur et à des approches plus stabilisées se traduisant par un gain acoustique. La demande 69 de certaines associations d'un meilleur équilibre des décollages sur les pistes 1 et 2 pour les départs en QFU 32 reste un sujet de débat.

Les sujets suivants ont été également abordés :

le guichet unique des plaintes ; la présentation lors de la CCE de 2009 du Lden 2008 mesuré ; l'avenir de la base de Francazal.

BILAN CARBONE

Courant 2010, un bilan carbone de l'aéroport Toulouse-Blagnac a été réalisé. Objectif :

identifier et quantifier les émissions de gaz à effet de serre de la plate-forme. A cet effet, l'ensemble des postes générateurs de carbone a été étudié : transport fret, matériaux de construction et machines, déplacements de personnes, informatique, déchets, matériels divers...). Le bilan carbone global est de 540 000 téqCO₂ (pour "tonnes équivalent carbone"), soit l'équivalent des rejets de 70 000 Français en 1 an. Le bilan carbone de la société aéroportuaire, quant à lui, s'élève à 3 400 téqCO₂ (*hors immobilisation des pistes et routes*), soit moins de 3 % du bilan global hors vol.

Suite à ces résultats, l'Aéroport Toulouse-Blagnac a entrepris un vaste plan d'action afin de réduire ses émissions et celles de ses partenaires. Il comporte notamment un Plan de Déplacement Entreprises (*avec le développement des transports en commun*), des achats durables, un audit énergétique des bâtiments mais aussi une "étude d'opportunités Energies Renouvelables".