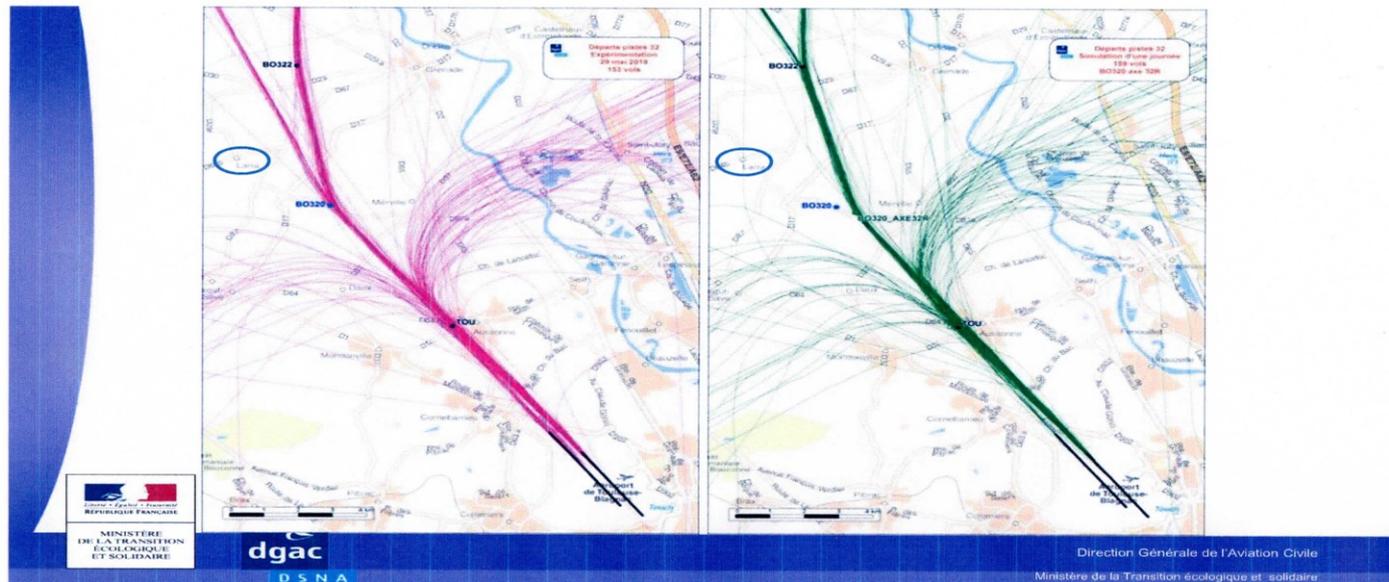


Mesures de réduction de la gêne sonore au décollage des avions à partir de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, dans la direction Nord

2021 : Poursuite de l'expérimentation de nouvelles trajectoires au décollage vers le Nord

Une modification a été apportée au début de 2021 comme le montrent les images ci-après (à droite la modifiée, en vert). La commune de Merville voit une diminution marquée en nombre d'habitations survolées alors que celle Daux est marginalement touchée, ainsi que Larra (**survolée à des hauteurs plus importantes**). Dans l'état actuel Aussonne sera bénéficiaire essentiellement de l'application de la procédure NADP1, assurant un survol plus haut du bourg.



Du fait d'un niveau d'information préalable sur les bénéfices attendus jugé insuffisant par certaines communes et un désaccord entre Daux et Merville sur le point virtuel BO320 la Commission Consultative de l'environnement de l'aéroport, réunie le 20 Octobre 2021, a majoritairement désapprouvé cette évolution. A noter, toutefois que l'expérimentation s'est poursuivie en attendant d'autres décisions dans le cadre de travaux plus vastes entrepris. Il s'agit de la mise en place du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'aéroport pour la période 2018-2023, comportant 3 piliers d'actions : 1) la réduction à la source des nuisances sonores ; 2) l'aménagement et la gestion du territoire ; 3) les procédures opérationnelles de réduction du bruit.

Les associations de riverains, dont la nôtre, ont contribué à l'élaboration de propositions. Cependant toutes n'ont pas été retenues et certaines sont différées. Par exemple la généralisation de la procédure NADP1 (Noise abatement departure procedure) pourtant supportée par toutes les associations concernées ou encore l'obligation pour les gros avions de décoller pendant toute la journée aux seuils des pistes pour laquelle seulement une extension pendant la nuit sera étudiée. Enfin un gros débat a eu lieu sur la demande d'étude de suppression des vols de nuit (surtout les commerciaux) à l'instar de ce qui se pratique dans d'autres aéroports Français.

Commentaires : Les résultats des mesures finalement retenues seront présentés par les autorités en regard des objectifs fixés et alors nous verrons si cette étude de suppression des vols de nuit (23h30-6h00) pourra être relancée. Par ailleurs Aussonne Environnement réprovoie les votes de certains représentants d'assemblées élues, influencés par des pseudo considérations économiques et ne nous protégeant pas suffisamment sous l'aspect de notre santé.

2022 : Des décisions partielles

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a été réunie les 19 Janvier et le 1^{er} Mars 2022 afin de, 1) voter sur l'acceptation des procédures expérimentées vers le Nord depuis Mai 2019 et, 2) préparer le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aéroport (PPBE) pour la période de 2018 à 2023 (à noter le retard de son établissement).

Pour 1) un vote négatif a été enregistré malgré l'effort fait par Aussonne Environnement pour son acceptation car conduisant à survoler plus haut les habitations des villages de Daux et Merville. Marginalement pour Aussonne également. Les raisons essentielles du refus furent l'absence d'information suffisante sur les attendus et résultats de cette expérimentation ainsi que le positionnement du point de report virtuel BO 320.

Pour 2) un vote positif de la proposition de PPBE faite par les autorités compétentes a été enregistré malgré le large refus des Associations des riverains car portant sur trop peu d'améliorations nouvelles et surtout le refus d'inscrire l'étude de l'arrêt des vols de nuit à caractère commercial. En outre des discussions pointues se sont tenues sur le décollage pendant toute la journée des gros porteurs à partir des seuils de piste et non des bretelles intermédiaires. Un désaccord flagrant est enregistré sur ce thème. Enfin la généralisation de la procédure de décollage de moindre bruit (NADP1) à tous les avions partant en direction du Nord fera l'objet, encore, d'une étude alors qu'il y avait consensus de toutes les associations concernées.

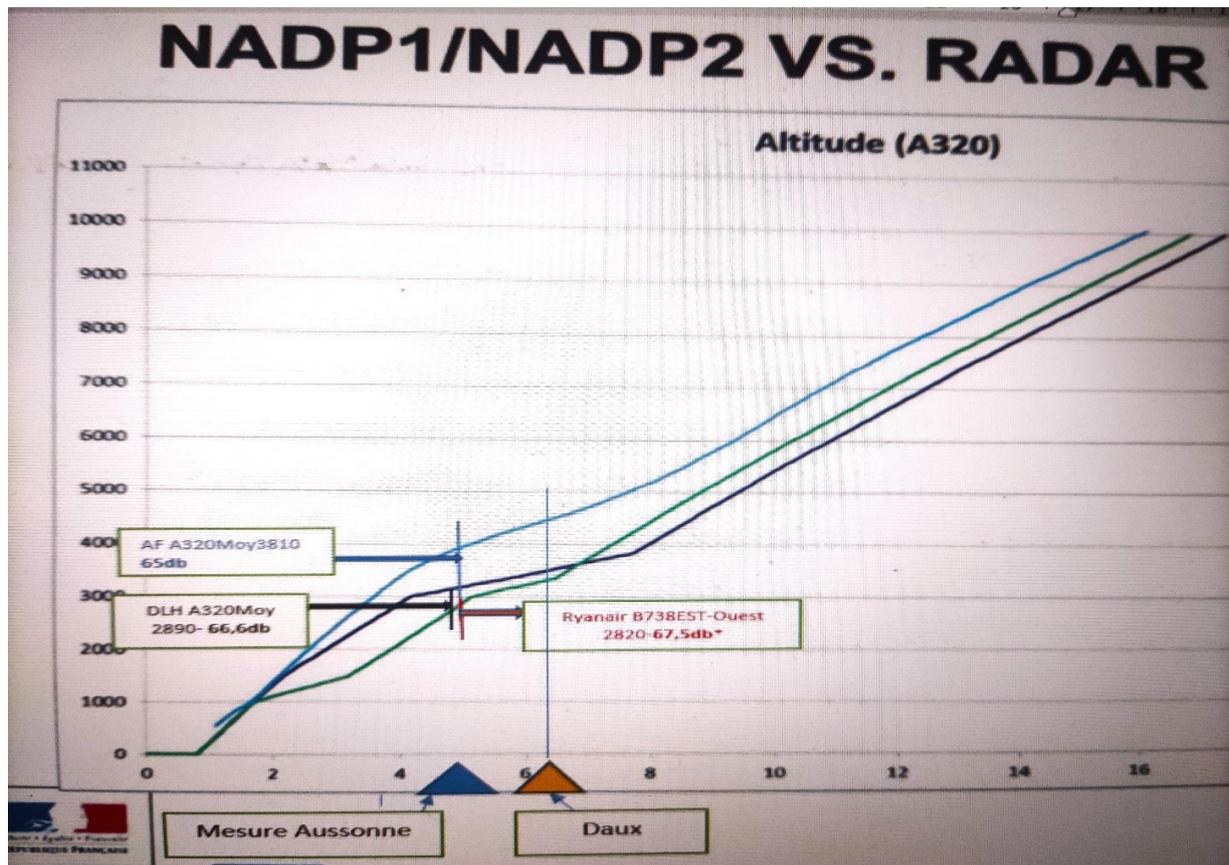
2023 : Evolutions des décisions

Contribution ADEA : Etude des décollages du dernier trimestre de 2022 (Par Alain Garcia)

Objet :

Observer sur les altitudes de passage au point de relevé d'Aussonne (stade) par les différentes compagnies opératrices, en comparant les avions devant emprunter Lacou6B et Fisto6B, directions vers le Nord, avec celles ne les empruntant pas (en gros directions Est et Ouest juste après le passage à la balise TOU). De manière à pouvoir faire des comparaisons les avions majoritaires A320 ont été retenus.

Résultat graphique simplifié :



Bilan :

L'exploitation des 4300 décollages en QFU 32 des données CASPER du 4e trimestre 2022 fait apparaître pour les points de mesure situés à Aussonne (au chemin du brana d'en haut) les effets suivants :

1) **La compagnie Air France** en directions fortement majoritaires vers le Nord, devant donc emprunter les trajectoires Fisto et Lacou, est tenue à appliquer la procédure NADP1 : sa plage de passage est remarquablement similaire à la trajectoire moyenne relevée à Orly dans le cadre de l'étude Navblue réalisée en 2019 (courbe bleue). Il en résulte un constat de valeur moyennée de LAeq donné par Casper de 65dB(A)* et hauteur de passage de 3810ft, pour les avions A320 (pris comme référence pour comparaison et la quasi absence de LAmx supérieurs à 80 dB(A).

2) **La compagnie Deutsche Lufthansa** qui se dirige vers l'Est, donc pas soumise à la NADP1 montre une moyenne des LAeq de 66,6db(A) avec une hauteur de survol de 2890 soit 910 ft plus bas !!

*Rappel : un écart de 1,6 dB correspond à une factorisation du niveau effectif de 1,45 (**soit 45% plus élevé en puissance acoustique**).

3) **La situation avec Ryanair est bien pire** lorsque les avions sont destinés à partir vers le sud (cas critique pour Daux) ou l'Est : En effet les relevés moyens dans ces directions sont respectivement de 67,5dB(A)** avec une hauteur de passage moyenne de 2820ft.

Rappel : un écart de 2,5 dB correspond à une factorisation de 1,775 (soit 77,5% plus élevé en puissance acoustique**).

Note : Pour les compagnies se dirigeant vers le Nord, donc devant emprunter les directions Fisto et Lacou, aucun décollage n'a paru déroger à l'application de la procédure NADP1.

Conclusions :

1-**Aussonne souffre d'un niveau de bruit très important du fait de sa proximité de l'aéroport** comme le montrent les niveaux absolus mesurés. **La procédure NADP1 actuellement suivie par Air France apporte un bon soulagement, relatif, aussi conviendrait-il de la généraliser à tous les avions de transport à turboréacteurs** certifiés selon la CS 25, et surtout pour ceux dont les masses maximales au décollage de certification sont supérieures à 35 t (les études montrent l'existence d'avions bruyants avec des MTOW au-dessus de 35t). Le point du début d'accélération avec rentrée des hypersustentateurs est très sensible aussi une hauteur comprise entre 4000 et 4500 feet est recommandée.

Note importante : la présente étude a porté sur les relevés effectués sur Aussonne. L'auteur n'a aucun doute sur la similarité des conclusions qui apparaîtraient avec des relevés effectués dans **Daux**, qui est sujette à des survols et vols très proches, du fait de ceux partant vers l'Ouest, puis le Sud. Les conclusions tirées apporteraient un gain sensible pour cette commune également. Bien entendu ces bienfaits seraient ressentis sur les autres communes de **Cornebarrieu** et de **Merville**.

2-La qualité de certification est importante et l'on a vu que les **B738 actuellement** utilisés par la compagnie Ryanair entraînent un **surcroît de gêne**. A noter que **certains de leurs décollages ont lieu en période de vols de nuit ce qui est encore plus gênant.**

3- Tous les moyens de réduction du bruit doivent être repris, dont les **décollages systématiques à partir des seuils de pistes, surtout pour les avions susmentionnés (MTOW sup à 35t) afin d'obtenir des hauteurs de passage plus élevées.**

4-**Enfin les décollages entre 22h et 24h00 ainsi qu'entre 6h00 et 7h00 sont de loin les plus gênants et des restrictions sévères doivent apparaître.**

Décision officielle :

Parution le 18 Mai 2023 du décret officialisant les nouvelles trajectoires LACOU6B et FISTO6B au décollage avec application de la procédure de moindre bruit (NADP1). Cela concerne près de 56% des décollages.

L'ADEA agit toujours pour obtenir **la généralisation de cette procédure à tous les vols : donc également ceux bifurquant vers l'Est et l'Ouest.** Outre les habitants du Nord d'Aussonne, ceux des communes voisines, principalement de Daux et de Merville y sont favorables, mais malheureusement les processus administratifs en retardent la mise en œuvre. Nous pressons pour l'obtenir le plus tôt possible.

Nous travaillons également à l'obligation, pour les moyens-gros porteurs de décoller à partir des seuils de piste, au moins à partir de 22h00. Il s'ensuivrait un passage plus haut des avions au décollage, donc produisant moins de bruit.

En outre, nous appuyons la démarche visant à **interdire les vols de nuit commerciaux (au moins de 0h00 à 6h00- mais essayons mieux encore).** **Toulouse Métropole a joint officiellement sa voix à celle du conseil départemental sur ce sujet.** Curieusement la position du conseil régional est très ambiguë.

Une nouvelle démarche officielle, dénommée Etude de l'Impact selon l'Approche équilibrée (EIAE) devrait permettre de peser les conséquences d'une telle décision. Un rendez-vous est pris avec la préfecture sur le sujet en fin d'été 2024.

D'une manière générale Adea est présente à toutes les réunions de consultation sur ces sujets, tant au niveau préfectoral qu'au niveau de la DGAC.

Autre sujet lancé par ADEA: Vérification de l'exactitude des limites de niveaux de bruit publié dans le PGS en vigueur

Nous vivons avec un PGS (plan de gêne sonore) établi en 2007, or le nombre de vols opérant sur l'aéroport n'a fait qu'augmenter. Nous avons échoué depuis des années à faire réviser ce plan, pourtant important pour l'attribution des aides à l'insonorisation des habitations, lorsque concernées.

ADEA a entrepris la vérification de la limite extérieure du Niveau Lden de 55dBA conditionnant l'octroi de ces aides. Pour ce faire un capteur, installé par Bruit Parif, positionné en limite supposée devrait permettre le lever du doute. Le capteur placé actuellement à un emplacement non significatif doit être déplacé.



Le nouvel emplacement retenu se situe à l'intérieur de la crèche Prunel parfaitement sécurisé et où les enfants n'ont pas accès.

Le déplacement ne pourra se faire que lorsque le contrat sera renouvelé par les Conseils départemental et régional. **Nous attendons ce renouvellement.**