



15ème législature

Question N° : 17950	De M. Jean-François Portarrieu (La République en Marche - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > nuisances	Tête d'analyse > Nuisances aériennes sonores	Analyse > Nuisances aériennes sonores.
Question publiée au JO le : 19/03/2019 Réponse publiée au JO le : 07/05/2019 page : 4365		

Texte de la question

M. Jean-François Portarrieu attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les nuisances aériennes sonores autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. En effet, plusieurs associations locales cherchent à réduire la gêne sonore générée par les mouvements des avions et proposent une modification de leurs trajectoires lors des décollages vers le nord. Actuellement, les pentes de trajectoire verticale sont de 6 % vers le nord et 11 % vers le sud, c'est-à-dire en deçà de celles fixées par la réglementation. Or cette situation renforce, selon ces associations, les nuisances pour de nombreux habitants des communes avoisinantes (Aussonne, Merville, etc). Dans ce cadre, comme c'est le cas à Orly, Marseille ou Bordeaux, elles souhaiteraient que soit appliquée une procédure de moindre bruit au décollage, plus contraignante, inspirée de la procédure de moindre bruit OACI NADP 1. Cette procédure, applicable tant vers le Nord que vers le Sud, permettrait un passage sur les habitations plus élevées et l'ordre de gain résultant pourrait être de 2 à 3 EPNdB. Ainsi, il souhaiterait connaître sa position à ce sujet et savoir si une telle adaptation de la procédure pourrait être étudiée et, le cas échéant, mise en œuvre.

Texte de la réponse

L'aérodrome de Toulouse-Blagnac présente deux particularités, la présence du constructeur Airbus qui réalise des vols d'essais et de réception, et son implantation proche de la ville. La présence d'Airbus en fait un pôle d'emplois essentiel pour l'agglomération toulousaine et la région Occitanie. L'attractivité de Toulouse et des villes avoisinantes qui se développent et se densifient, fait de Toulouse-Blagnac un aéroport urbain. Cette situation amène des nuisances, notamment sonores, que subissent plus particulièrement les habitations situées dans l'axe de décollage ou d'atterrissage. Dans le domaine de la navigation aérienne, la direction générale de l'aviation civile s'attache à étudier, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, toutes les opportunités qui visent à réduire l'impact sonore du trafic aérien sur les populations. Actuellement, un projet de nouvelles procédures de départs aux instruments est à l'étude. Après une phase de concertation et de consultation de la commission consultative de l'environnement et de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), il fera l'objet d'une période d'évaluation opérationnelle en temps réel, qui débutera dès le 23 mai 2019. Des bénéfices sont attendus à travers ce projet qui soutient deux approches complémentaires : procédures horizontales de circulation aérienne, visant à optimiser l'empreinte au sol des avions, d'une part, et optimisation des profils verticaux par les avions d'autre part. Les nouvelles procédures de départ standard aux instruments, basées sur des informations de navigation par satellites, permettent d'éviter le survol de zones urbaines et de réduire le nombre de personnes survolées, tout en augmentant le niveau général de sécurité des vols. L'application par les avions de la procédure de montée à moindre



bruit recommandée par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), appelée NADP 1, peut permettre d'atténuer les impacts sonores sur les populations survolées habitant à proximité de l'aéroport, grâce à l'action combinée de deux facteurs : une gestion des puissances de moteurs appropriée par une réduction de la poussée peu après le décollage, et une augmentation de la pente de montée initiale pour rejoindre l'altitude de 1 000 mètres. Cette procédure de moindre bruit permet aux avions de suivre des profils verticaux dont les pentes sont en général comprises entre 7 % et 10 %, soit très supérieures aux exigences réglementaires requises qui sont de 3,3 % vis-à-vis des obstacles, et 5 % pour les besoins de la navigation aérienne. L'objectif de cette période d'évaluation est de valider au plus tôt ce dispositif et d'en mesurer les impacts. À l'issue de cette phase et du rapport qui sera produit, une enquête publique sera organisée, les avis de la commission consultative de l'environnement (CCE) et de l'ACNUSA seront recueillis, préalablement à une décision éventuelle de mise en service opérationnelle.