

**RÉUNION
DE LA COMMISSION CONSULTATIVE D'AIDE AUX RIVERAINS
DE L'AÉROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC**

Relevé de conclusions de la réunion du 14 février 2014 à l'Aéroport de Toulouse-Blagnac

Présidée par Mme Anne-Marie SIGAL, Directrice du Service du Pilotage et de la Mutualisation Interministériels, Préfecture de la Haute-Garonne.

Étaient excusés :

Pour les collectivités locales : MMES MAUREL (CUTM) - PY (CUTM) - MM. LLORCA (Conseil Général) - GUERIN (Conseil Régional) - ASSEMAT (Communauté d'Agglomération du Muretain) - BERGON (CUTM) - DE FALETANS (CUTM) - CLEMENT (SICOVAL) - SCHANEN (SICOVAL)

Pour les professions aéronautiques : Mme NOIRET (CFDT) - MM. LAHCEN (AIR FRANCE) - GUITTET (EUROPE AIRPOST) - ROSAY (AIRBUS) - SCHAFER (AIR MEDITERRANEE) - AGNEL (ALPA) - VERNHES (ATB)

Pour les associations de riverains : Mme DAUBEZE (AHCR) - MM HENRY (FNE) - WARZYNIAK (Aussonne Environnement)

Pour les administrations : /

Étaient présents :

Pour les collectivités locales : M. PIGNARD (Conseil Général)

Pour les professions aéronautiques :

MM. MUNOZ (SNCTA) - AUSINA (USAC CGT) - DE LA MESLIÈRE (ATB)

Pour les associations de riverains :

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du Quartier de Fontaine-Lestang-Arènes) - MM FRENDU (ADEQVA) - MAURIN (ASIS) - ROBERT (ADQL) - SUNE (Association Vivre à Cornebarrieu) - GUTTIÈREZ (Cité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) - BOUDET (CCNAAT)

Pour les administrations :

MMES SIGAL (Préfecture de la Haute-Garonne) - DEUDON (DREAL) - M. DESCLAUX (DSAC)

Assistaient également à la réunion :

MMES BAUTHIAN (Préfecture de la Haute-Garonne) - CAROT (CUTM) - BOURGES (Conseil Général) - REDER - (DSAC) - JULIA (ATB) - PRATS (ATB) - MM SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) - GAGNEUX (AIRBUS) - DAL MASO (DSAC) - ROBERT (CUTM) - BERAU (ATB)

**1* Ordre du jour de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains du
14 février 2014**

1. Les dossiers déposés en 2013

2. Autres points d'actualité
 - a) Le taux de 100%
 - b) Modification du taux de TVA

3. Validation des dossiers « travaux »
 - a) Tableau des nouveaux dossiers en phase de travaux
 - b) Tableau des décisions modificatives travaux
 - c) Tableau des dossiers à rejeter pour manquement de pièces ou abandon de procédure.

4. Les demandes de recours

5. Les hypothèses de révision du PGS

Mme SIGAL, Directrice du Service du Pilotage et de la Mutualisation Interministériels à la Préfecture de Haute-Garonne ouvre la séance.

Mme BEER-DEMANDER déplore la réception tardive des documents relatifs aux hypothèses de révision du PGS.

Mme SIGAL énonce l'ordre du jour de la présente commission et propose de commencer la présentation.

1) Les dossiers déposés en 2013.

M. BEREAU présente le bilan 2013 (Cf. diaporama page 2) :

- Pour les particuliers ce sont 588 dossiers de logements qui ont été déposés,

Soit des volumes encore plus importants que l'année passée et surtout très au-delà des chiffres de 2011 quand le taux d'aide était de 80%. On note ainsi une augmentation de 35% du nombre de dossiers déposés en 2013 avec un pic de 152 déposés sur le seul mois de décembre 2013. Cette très forte croissance est bien évidemment liée au taux de l'aide à 100% qui devait arriver à échéance en fin d'année 2013.

- Pour les collectifs ce sont 13 dossiers (résidences) représentant 585 logements qui ont été déposés soit là aussi des volumes supérieurs à 2012 (312 logements).

Mme JULIA souligne que la hausse à 100% du taux de prise en charge a eu un effet positif sur le nombre de dossiers individuels déposés. Par contre cela n'a pas été le cas concernant les copropriétés en raison de l'inertie inhérente à ce type de dossier.

2) Autres points d'actualités

1. Le taux de 100%

M. BEREAU rappelle que le taux d'aide de 100% est prolongé jusqu'au 31/12/2014 mais que le texte législatif correspondant n'a pas encore été publié à ce jour.

2. Modification du taux de TVA

M. BEREAU indique que, depuis le 01 janvier 2014, le taux de TVA applicable aux travaux d'insonorisation est passé à 10% (au lieu de 7%) sauf si les travaux respectent les performances minimales permettant d'être éligibles au taux de 5,5% applicable dans le cadre des travaux d'amélioration de la qualité énergétique.

3) Les dossiers travaux soumis à validation de la CCAR. (Cf. diaporama pages 04 et 05)

M. BEREAU, présente les dossiers soumis à validation de la Commission, à savoir :

Société AEROPORT TOULOUSE-BLAGNAC
Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
Au capital de 148 000 €
RCS Toulouse B 493 292 403

Siège social :
Bât La Passerelle
CS 90 103
31 703 BLAGNAC Cedex

- 38 logements de particuliers pour un montant total de 466 K€,
- 1 décision modificative dont le montant augmente de plus de 10% l'aide accordée par la CCAR.
- 1 décision modificative dont le montant augmente de moins de 10% l'aide accordée par la CCAR.
- 1 dossier rejeté (pour non fourniture de pièces complémentaires nécessaires à l'instruction du dossier)

Les membres de la Commission sont favorables, à l'unanimité, au lancement des travaux proposés, aux décisions modificatives ainsi qu'au rejet du dossier présenté pour absence de réponse.

M. PIGNARD, souhaite obtenir confirmation que les logements concernés par des dossiers rejetés en CCAR peuvent toujours bénéficier de l'aide à l'insonorisation par la suite.

Mme JULIA confirme que le propriétaire du logement pourra toujours prétendre à une aide mais cela permet, après plusieurs relances restées vaines, de clôturer des dossiers qui n'aboutissent pas.

4) Les recours (Cf. diaporama pages 05 et 06).

Les demandes de recours suivantes ont été effectuées par les riverains :

- **Dossier AI-11-00079** : la demande de bénéficier d'une aide supérieure au montant plafond des travaux en raison du nombre important et de la complexité des menuiseries, a été refusée en application de l'arrêté du 23 février 2011.
- **Dossier AI-13-00384** : le dossier a été refusé car il est situé dans le PGS mais le permis de construire a été accordé le 08/11/1976, c'est-à-dire après la date de parution du Plan d'Exposition au Bruit en vigueur au moment de la construction (PEB de 1974 : 05/12/1974 au 01/10/1989 dont il fait partie). Dossier refusé conformément au principe validé en CCAR du 24/11/2005 « si la parcelle est touchée par la courbe du PEB, elle appartient au PEB »

Mme BEER-DEMANDER souhaite s'abstenir sur ce dernier dossier puisqu'elle propose de supprimer la règle d'antériorité du PEB (voir question 8 des propositions d'ordre général jointes en annexe).

M. BEREAU rappelle que ces dossiers ont été refusés lors de leur instruction puisqu'ils ne satisfaisaient pas aux critères réglementaires en vigueur. Néanmoins, les riverains ont souhaité contester cette décision et présenter un recours à la Commission. Il appartient à la Commission de formuler un avis sur ces recours.

Les membres de la Commission émettent un avis défavorable sur l'éligibilité de ces 2 dossiers dont les recours sont rejetés.

5) Les hypothèses de révision du PGS (Cf. diaporama pages 07 à 16).

M. DESCLAUX rappelle la genèse de la révision du PGS qui doit être effectuée courant 2014 et applicable en 2015. Cette mise en révision répond à une demande générale, formulée notamment à plusieurs reprises en CCAR, par les associations de riverains. L'objectif est de revoir la réalité de la situation et son évolution depuis 2004. Il s'agit à ce stade de présenter les données d'entrées qui, après modélisation, conduiront au nouveau tracé des courbes.

A ce stade amont de la réflexion, il apparaît intéressant de dialoguer avec les membres de la CCAR sur les hypothèses de trafic à prendre en compte. Il annonce le déroulé de la présentation.

Mme BEER-DEMANDER souhaite, au préalable, exposer aux représentants de l'Etat 8 propositions d'ordre général.

Mme SIGAL indique qu'il va être difficile de répondre en séance à toutes ces questions et demande à Mme BEER-DEMANDER de lui donner un exemplaire de la liste qui sera joint en annexe du compte rendu.

M. DESCLAUX constate que certaines questions demandent une évolution du cadre réglementaire qui n'est pas du ressort de cette Commission. Par contre l'ACNUSA, par la voix de M.HAÏM son Président, est l'instance qui peut relayer, auprès du gouvernement les demandes émises par les associations de riverains.

Mme BEER-DEMANDER souligne la réelle crise de confiance des riverains envers l'ACNUSA.

M. DE LA MESLIERE revient sur la révision du PGS. Depuis presque 10 ans, le trafic a évolué sous différents aspects : la qualité acoustique de la flotte, la baisse du nombre de mouvements et les efforts opérationnels et commerciaux sur les vols de nuits. Tenant compte de ces évolutions, il convient d'étudier un nouveau tracé qui tienne compte de la réalité du trafic.

Mme BEER-DEMANDER rappelle l'ancien engagement figurant, dans l'action 24 de la charte de qualité de l'environnement élaborée en 2002 : « la DAC proposera au Préfet la réactualisation du PGS quand le trafic prévu sera atteint ». Ce qui n'est pas le cas. Elle considère qu'à ce titre, la révision du PGS n'est pas, à ce jour, d'actualité.

M. DE LA MESLIERE souligne que l'évolution constatée n'a pas été celle prévue mais qu'il faut prendre en compte les données actuelles.

M. GUTTIEREZ considère que le bruit subi par les riverains a augmenté ainsi que le nombre de passagers transportés.

M. DE LA MESLIERE conteste ce constat en indiquant que les coefficients de remplissage ont augmenté et que la qualité de la flotte s'est améliorée d'un point de vue acoustique.

Mme BEER-DEMANDER prend acte que l'engagement pris dans la charte n'est pas respecté.

Mme JULIA lui rappelle que les associations de riverains n'ont pas fait référence pendant 10 ans à l'existence de ce document qu'elles n'ont pas signé.

M. DESCLAUX rappelle qu'au début des années 2000, le trafic « mouvements » continuait de croître annuellement, d'où un PGS calé à 108 800 mouvements pour 2004 et un engagement de l'Etat à revoir le PGS dès que ce niveau de fréquentation serait dépassé. Or depuis, cette tendance à la hausse a fortement été remise en cause par l'augmentation de l'import moyen. Il ajoute que depuis l'élaboration du dernier PGS, il s'est déjà écoulé 10 ans et que les données fondant ce document sont progressivement frappées d'obsolescence et exposent de ce fait les décisions prises à des recours juridiques qui pourraient être gênants. Il ajoute que les associations de riverains avaient elles-mêmes demandé une révision du PGS.

Mme BEER-DEMANDER lui répond que cette demande était motivée par l'impact des vols de nuit.

M. DESCLAUX rappelle que cette présentation s'inscrit dans une démarche de concertation et de transparence et que cette révision vise à réactualiser, 10 ans après, le référentiel des données conduisant à définir la gêne effective sur les aéroports Acusés, conformément à la réglementation.

M. BOUDET s'interroge sur la pertinence du PGS en tant que représentation de la gêne sonore subie par les riverains.

M. FRENDU propose d'écouter la présentation, la contestation viendra dans un second temps.

En préambule de la présentation, **M. DESCLAUX**, présente le calendrier des réunions prévues en 2014 (cf. diaporama page 8)

Mme BEER-DEMANDER demande si l'on peut prévoir une CCAR avant le mois de juin.

M. DE LA MESLIERE répond que le service de l'aide à l'insonorisation n'y est pas opposé et qu'il faut voir en fonction du rétro planning lié aux élections municipales et aux délais d'envoi (15 jours) avant la date si le nombre de dossiers est suffisant pour déclencher cette action. Une information sera faite aux membres.

Mme REDER commence la présentation en effectuant :

- Un historique du trafic des mouvements d'avions depuis 2000

Les vols commerciaux affichent une hausse modérée, à un niveau bien inférieur à la croissance du trafic passagers; l'écart provient de l'utilisation de plus gros modules avions et de l'amélioration du coefficient de remplissage. L'import moyen a évolué de 85 à 95 passagers de 2009 à 2013. (cf. diaporama page 10)

Et

- Un focus sur le trafic 2013

Les hypothèses de trafic retenues pour la mise en révision du PGS 2004 sont basées sur le trafic réel constaté en 2013.

Soit 95 208 mouvements se décomposant comme suit :

- o 89 755 mouvements commerciaux, affaires ;
- o 5 336 mouvements « constructeurs » ;
- o 117 mouvements « militaires » ;

Répartition jour, soirée et nuit :

	Jour	Soirée	Nuit	
Trafic commercial et affaires :	67,7 %		23,8 %	8,6 %
Trafic « Constructeurs » :	89 %	10 %	1 %	
Trafic « Militaire » :	85 %	14 %	1 %	

Utilisation des pistes suivantes :

Pistes	Départs	Arrivées
14 Gauche	21 %	5 %
14 Droite	12 %	30 %
32 Gauche	22%	44 %
32 Droite	45 %	21 %

Typologie avions :

Type Avion	Mouvements			Total H24
	Jour	Soirée	Nuit	
A319	19344	6072	2208	27624
A320	11708	3988	1154	16848
A321	1927	1547	101	3575
E90	2418	312	354	3084
CRJK	2122	766	132	3020
E145	1873	476	65	2414
A33T	1610	424	79	2113
AT72	1216	489	83	1768
CRJ9	1205	414	131	1750
B190	995	679	20	1694
CRJ1	1123	553	4	1680
AT44	906	741	24	1671
E95	1175	442	20	1637
CRJ7	1138	367	85	1590
B738	1164	353	41	1558
RJ1H	1119	12	244	1375
E170	872	493	1	1366
B733	474	204	661	1339
B463	267	4	964	1235
AT45	741	338	6	1085
B734	123	104	527	754
F100	472	198	82	752
BE20	473	109	28	608
A318	381	189	1	571
CRJ2	464	48	22	534
B762	255	251	4	510
JS41	366	76	2	444
E175	259	179		438
B736	371	52	2	425
B735	149	193	42	384
B752	197	133	34	364
DH8D	271	25	57	353
E120	186	123	47	336
B737	226	84	16	326
B712	250	55	13	318
C510	182	60	39	281
B462	106	7	151	264
C525	183	46	3	232
C550	117	43	10	170
C56X	139	26	5	170
A332	147	8	4	159
A310	109	12	1	122
A333	64	26	3	93
A388	60	14	2	78
A124	36	10	6	52
TOTAL intermédiaire				87162
Autres appareils de l'aviation commerciale, affaire et militaire				8046
Source : ATB				
Total général 2013				95208

Soit une évolution caractérisée par :

- ✓ la baisse significative de la fréquentation de certains types d'appareils:
 - Fokker 10 (-90%);
 - BAE 146, Boeing 747 (-58%);
 - Boeing 737 (-33%);
- ✓ L'augmentation de la part de la famille des avions de type Airbus 318-319-320-321 qui passe de 30% à 50% de l'ensemble du trafic commercial.

M. ROBERT indique qu'il serait intéressant de faire figurer les chapitres dans ce tableau.

M. DAL MASO précise que cela n'est pas possible car le chapitre est lié à l'immatriculation et non au type avion.

M. GUTTIEREZ souligne que l'A319 est bruyant et que, selon lui, les vols de la compagnie EASY JET ne respectent pas les procédures en vigueur.

Mme REDER poursuit en présentant les perspectives de trafic prises en compte.

Elle indique que ces données sont issues du Contrat de Régulation Economique récemment adopté. La croissance annuelle moyenne du trafic, de 1,5 % sur la période 2014-2018, tirée par le développement dynamique des routes vers l'Europe et l'international est néanmoins freinée sur le radial Paris par la mise en service partielle de la LGV.

M. DE LA MESLIERE rappelle que le Contrat de Régulation Economique a été signé en décembre dernier pour la période 2014-2018 et publié au JO. Les hypothèses de trafic ont été approuvées par les différents acteurs. On peut d'ailleurs constater que les prévisions du précédent CRE (2009-2013) ont été relativement pertinentes.

M. DESCLAUX indique que ces chiffres résultent d'une confrontation entre les données fournies par ATB et la DGAC en dialogue avec les compagnies aériennes et qu'ils ont été validés par le Ministère des Transports. La légère baisse attendue en 2018 s'explique par la future mise en service de la LGV Tours/Bordeaux.

Mme REDER souligne que le nombre total de mouvements proposé pour les hypothèses du PGS correspond au trafic le plus élevé sur la période du CRE, soit l'année 2017.

Concernant l'activité «constructeurs», le trafic pris en compte pour le PGS 2015 est de 6 670 mouvements. Il prend en compte une augmentation de l'ordre de 25% par rapport au trafic constaté en 2013. Cela correspond aux deux grands programmes majeurs à savoir ceux de l'A350 et de l'A320 NEO avec une pointe d'activité en 2014 et 2016.

Pour le trafic militaire, ce trafic ne devrait pas évoluer, les C130, C160 et CN35 ayant désormais vocation à opérer préférentiellement depuis l'aérodrome de Toulouse-Francazal que de celui de Toulouse -Blagnac. Le trafic «militaire» retenu pour le PGS 2015 sera de 120 mouvements, équivalent au trafic actuel.

En synthèse les hypothèses de trafic envisagées sont les suivantes :

Projet 2015	Mouvements	Nbre de jours	Par jour	Jour	Solrée	Nuit	
				% Nbre	% Nbre	% Nbre	
Trafic commercial, affaires	96 580	365	264,60	68	179,93	24 63,50	8 21,17
Trafic "Constructeurs"	6 670	365	18,27	89	16,26	10 1,83	1 0,18
Trafic "militaires"	120	365	0,33	85	0,27	14 0,05	1 0,00
	103 370		283,21		196,46	65,38	21,35
Arrondi à	104 000		285		197	66	22

M. GUTTIEREZ constate que les vols constructeurs sont répartis sur 365 jours alors qu'en réalité ils ne volent pas le week-end.

Mme REDER indique qu'il y a obligation de répartir les vols sur 365 jours.

Mme BEER-DEMANDER demande la référence du texte définissant cette règle.

M. DESCLAUX confirme que la formule de calcul du Lden définie dans le décret n° 2002-626 du 26 avril 2002, fixant les conditions d'établissement des PEB et des PGS et modifiant le code de l'urbanisme, impose la définition d'hypothèses bâties sur la base d'une année civile entière. Par contre il propose d'examiner la demande portant sur la répartition du trafic « constructeurs ».

Mme REDER confirme que les vols « constructeurs » ont été examinés avec attention. Le nombre de mouvements a été réévalué à 6 670 mouvements, à comparer aux 5 600 évoqués dans le C.R.E, afin de prendre en compte les vols prévus de l'A320 NEO et de l'A350. Les circuits jaune et rouge ont également été pris en compte. L'objectif a été d'obtenir la vision la plus juste du trafic à l'horizon 2015.

M. MAURIN demande comment sont comptabilisés les tours de pistes et les remises de gaz.

M. DESCLAUX confirme qu'un tour de piste compte pour 2 mouvements.

M. GUTTIEREZ souligne les nuisances plus importantes générées par les vols d'essais et évoque à ce titre l'A400M.

M. GAGNEUX précise que le bruit généré n'est pas différent pour un vol d'essai ou un vol commercial.

M. ROBERT revient sur la prise en compte des vols constructeurs sur 5 jours au lieu de 7.

M. DESCLAUX confirme que cette question va être examinée attentivement, et que si l'on observe une influence notable sur la nature d'une journée type, il faudra réfléchir à la prise en compte de cette spécificité.

Mme BEER-DEMANDER demande des explications sur la mention de 1% de mouvements des trafics « militaires » et « constructeurs » sur la période nuit.

M. DESCLAUX explique que cette hypothèse permet la prise en compte de vols exceptionnels, militaires ou commerciaux dans un souci de matérialiser la gêne réelle.

M. DE LA MESLIERE rajoute que cela va dans le sens d'un angle plus protecteur.

M. DESCLAUX rappelle que les hypothèses présentées ont été élaborées avec la volonté d'être le plus protecteur possible envers les populations. Les données présentées, aussi réalistes que possible, vont être modélisées et les résultats seront soumis à la Commission quand ils seront disponibles.

M. BOUDET souligne que le modèle numérique utilise le bruit certifié qui est différent du bruit perçu.

M. DESCLAUX indique que les résultats sont cohérents lorsque l'on compare les données bruits utilisées pour la modélisation et celles enregistrées par les stations de mesures.

M. BOUDET pose la question du traitement de l'incertitude dans les mesures des stations (1 à 3 dB) et dans la modélisation (un trait).

M. DESCLAUX rappelle la zone de tolérance de 12,5m accordée par cette Commission, pour tenir compte de ce trait.

M. DE LA MESLIERE concède que toute modélisation peut être améliorée mais confirme que les spécialistes ont réfléchi et intégré les paramètres liés à ces incertitudes. De plus, les calculs sont réalisés en prenant en compte la masse maximale au décollage alors que les vols sont rarement en charge maximum.

M. BOUDET fait part de sa confiance limitée dans le législateur notamment au regard des méthodes et outils imposés pour le mode de calcul de la journée type.

M. DESCLAUX réaffirme que la demande des associations relative à l'impact que pourrait avoir la prise en compte d'un trafic constructeur sur 5 ou 6 jours sera examinée et rappelle que la Commission se réunit entre autre, pour partager une analyse constructive des résultats obtenus.

M. MAURIN demande comment sont traités, dans le logiciel homologué, les pentes de montées liées au vent.

M. DAL MASO indique que le logiciel ne tient pas compte du vent, par contre les paramètres météo sont intégrés au travers du taux d'utilisation des pistes. L'élaboration des hypothèses présentées s'est déroulée dans un réel souci de prise en compte des spécificités des vols de la plateforme.

Mme BEER-DEMANDER revient sur les cartes des circuits constructeurs et souhaiterait qu'y soit matérialisées les populations survolées.

M. DESCLAUX prend en compte cette demande pour les documents de travail sur le PGS.

En conclusion, **Mme SIGAL** remercie tous les acteurs ayant travaillé sur ce dossier et tient à souligner la qualité du travail réalisé dans un souci constant de transparence.

Mme BEER-DEMANDER demande quelle est la suite de la procédure et quand seront apportées les réponses aux questions formulées en début de séance.

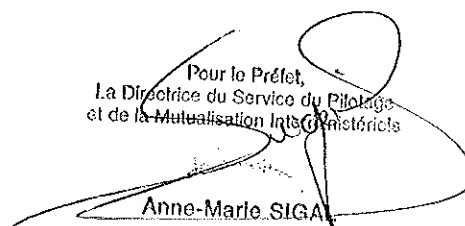
M. DESCLAUX indique que les questions qui nécessitent une modification législative ne pourront pas être traitées. Les données « constructeurs » vont être réexaminées puis l'ensemble des éléments sera transmis au Service National d'Ingénierie Aéroportuaire pour modélisation. Le tracé obtenu sera ensuite présenté, si cela est possible, à la prochaine CCE du 28 mai ou au second semestre. Le vote obligatoire en CCAR devra intervenir avant la fin de l'année.

L'ordre du jour étant épuisé, **Mme SIGAL** clôt la séance.

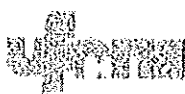
Fait à Toulouse le **28 MARS 2014**

La Présidente.

Pour le Préfet et par délégation, Mme SIGAL,
Directrice du service du pilotage et de la mutualisation
interministériels, Préfecture de la Haute-Garonne.

Pour le Préfet,
La Directrice du Service du Pilotage
et de la Mutualisation Interministériels

Anne-Marie SIGAL

ANNEXE



Union Française Coche et les Résidents des Aéroports
www.ffcra.fr



CCNAAT



COLLECTIF CONTRE LES NUISANCES AERIENNES DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

32, avenue Lamartine 31100 Toulouse
Tel : 06 25 43 22 33 . <http://ccnaat.free.fr>

Toulouse, le 14 février 2014

CCAR du 14 février

Propositions d'ordre général

Demander la diminution significative des vols de nuit, donc des nuisances aériennes (bruit et pollution de l'air) pour les habitants et l'environnement, en particulier sur le créneau 22 h / minuit. Cela contraindra l'augmentation régulière de ces nuisances sur Toulouse Blagnac, constatée depuis des années et en particulier depuis le 1er avril 2012, date de l'installation de la base Air France sur cet aéroport.

1. Lancer enfin l'insonorisation des nombreux établissements scolaires et des ERP survolés par plus de 150 vols quotidiens.
2. La TNSA : bonne nouvelle sur Toulouse pas de diminution du taux en 2014, mais sur Orly -30% et sur Roissy -15%. Mauvaise nouvelle : le plafonnement des recettes de la TNSA à 49 millions soit 6,5 millions de moins qu'en 2012 ; et la taxe sur les travaux +3% . En réalité, il y a moins d'argent disponible. Une question : est-ce normal que l'argent de la TNSA soit affecté à autre chose que l'insonorisation ?
3. Toutes les zones validées dans le PGS adopté en 2004 doivent garder leur droit à l'insonorisation
5. La TNSA doit servir au rachat des habitations les +exposées LDEN supérieur à 60 pour les habitants qui désirent vendre leurs biens la faisabilité d'un fonds de garantie destiné à rassurer conventionnellement le riverain sur le rachat de son logement au prix d'acquisition ou de construction actualisé.(recommandation ACNUSA 2004)
6. L'aide à l'insonorisation doit s'étendre avec un taux dégressif jusqu'au LDEN 50 afin d'éviter l'effet de seuil générateur de la quasi totalité des litiges (proposition de M. Rosay)
7. Réévaluer les plafonds ; Cette demande est légitimée par l'incertitude de 1 à 3 db de perception de l'oreille et des mesures soniques de l'aide à l'insonorisation par rapport au coût de la construction
8. Supprimer la règle d'antériorité par rapport au PEB pour prendre en charge toutes les habitations situées dans le PEB

Société AEROPORT TOULOUSE-BLAGNAC
Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance
Au capital de 148 000 €
RCS Toulouse B 493 292 403

Siège social :
Bât La Passerelle
CS 90 103
31 703 BLAGNAC Cedex