

témoign

LES INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX
DE L'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC

SOMMAIRE

LES STATISTIQUES DE TRAFIC

Répartition des mouvements par tranche horaire	1
Evolution du trafic	1
Répartition des mouvements d'avions	1
Cartes des flux	2
Taux d'utilisation des pistes et des configurations	4
Journée type issue du système de mesure du bruit et des trajectoires Sentinelle	5
Top 10 des avions les plus vus sur la plateforme	5

SENTINELLE

Fonctionnement du système de mesure du bruit et des trajectoires Sentinelle	6
Carte de localisation des stations de mesure fixes	6

LES INDICATEURS DE BRUIT

LAeq moyen en db(A) par capteur fixe	7
Répartition des niveaux sonores L _{Amax} par capteur fixe	8

LES SITUATIONS PARTICULIÈRES

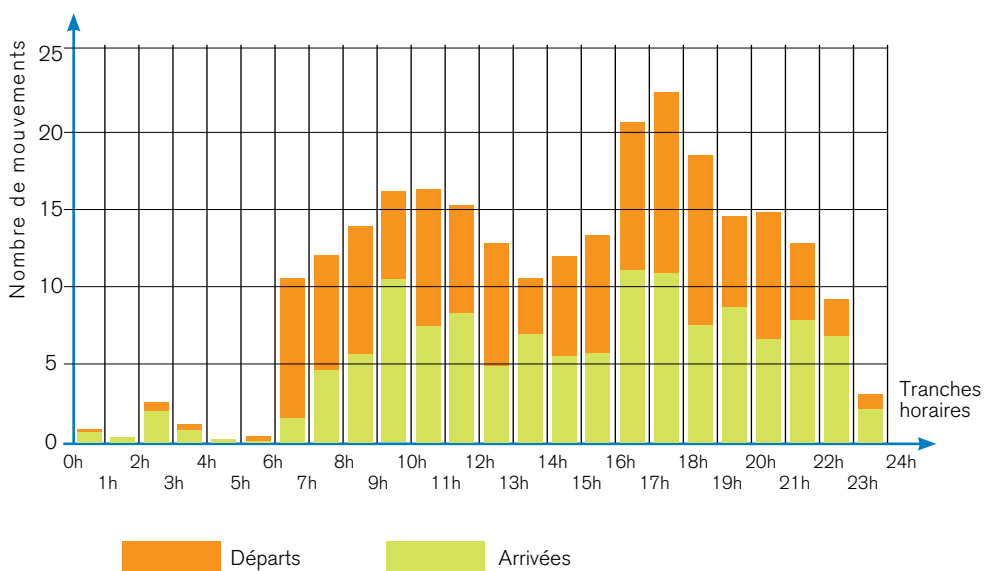
Fonctionnement du réseau de mesure	9
Dérogations "Chapitre 2"	9
Remises de gaz effectuées par les vols d'essai d'Airbus	9
Interventions sur les infrastructures	9

ACTUALITÉS

LEXIQUE

LES STATISTIQUES DE TRAFIC

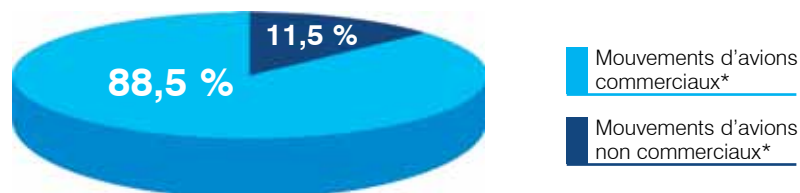
Répartition des mouvements par tranche horaire et par sens de octobre à décembre 2011 (journée moyenne)



Évolution du trafic

	Cumul à fin décembre 2011				
	Octobre	Novembre	Décembre	Total 4 ^e trim. 2011	Variation / 4 ^e trim. 2010
Passagers commerciaux	614 994	550 062	563 177	1 728 233	7,2 %
Mouvements d'avions commerciaux	7 293	6 848	6 591	20 732	2,7 %
Mouvements d'avions non commerciaux	944	935	817	2 696	-13,9 %
Total des mouvements d'avions	8 237	7 783	7 408	23 428	0,5 %
Emport moyen	90	86	92	89	4,2 %

Répartition des mouvements d'avions



* Voir lexique en pages 11 et 12

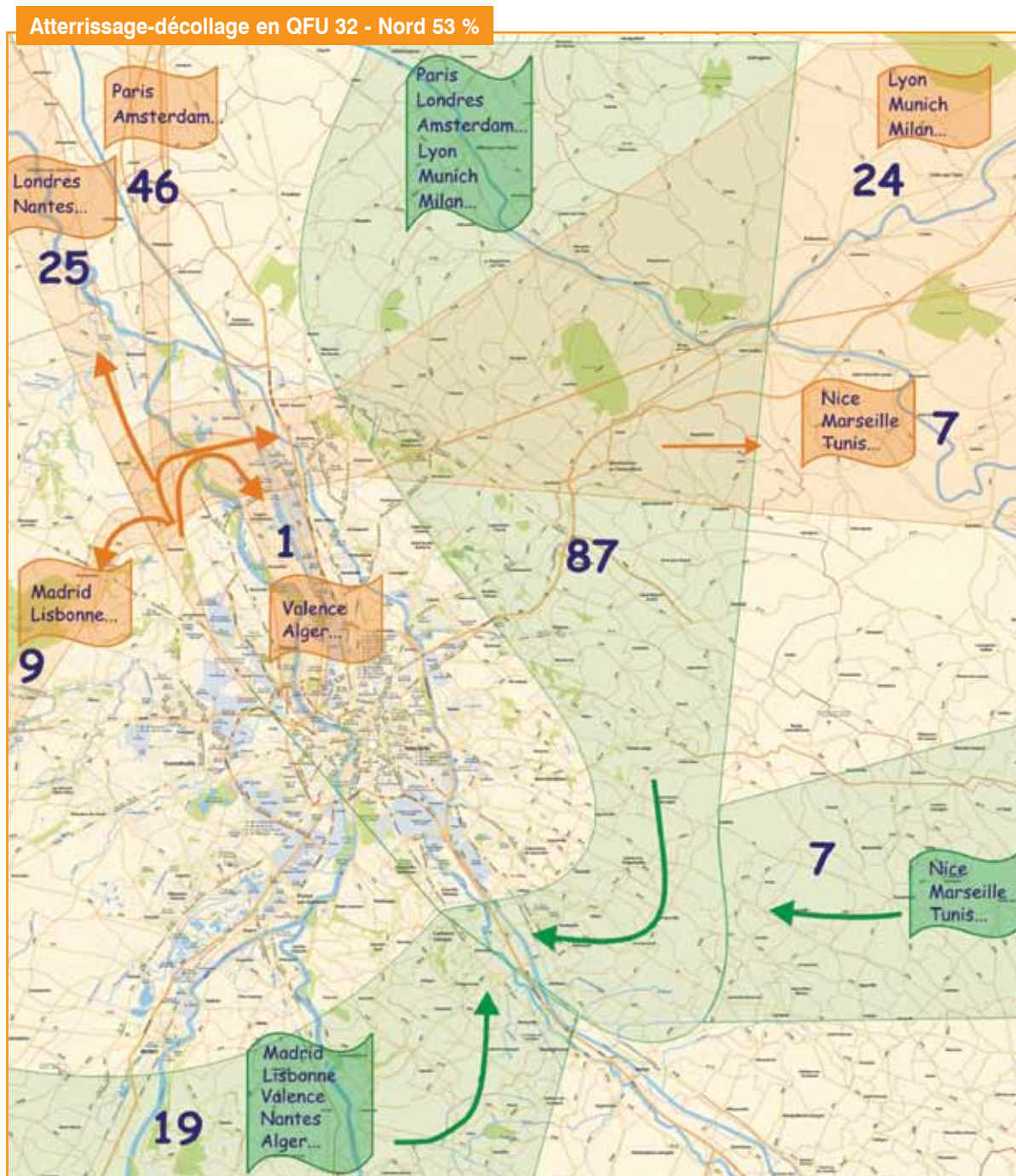
■ Cartes des flux

Enveloppe des trajectoires atterrissage-décollage en QFU 32 de 95 % des avions commerciaux à Toulouse-Blagnac.

Répartition du trafic du 01/10/11 au 31/12/11 : Nord 53 %

Nombre de mouvements commerciaux : 20 732 soit 225 mouvements en moyenne par jour.

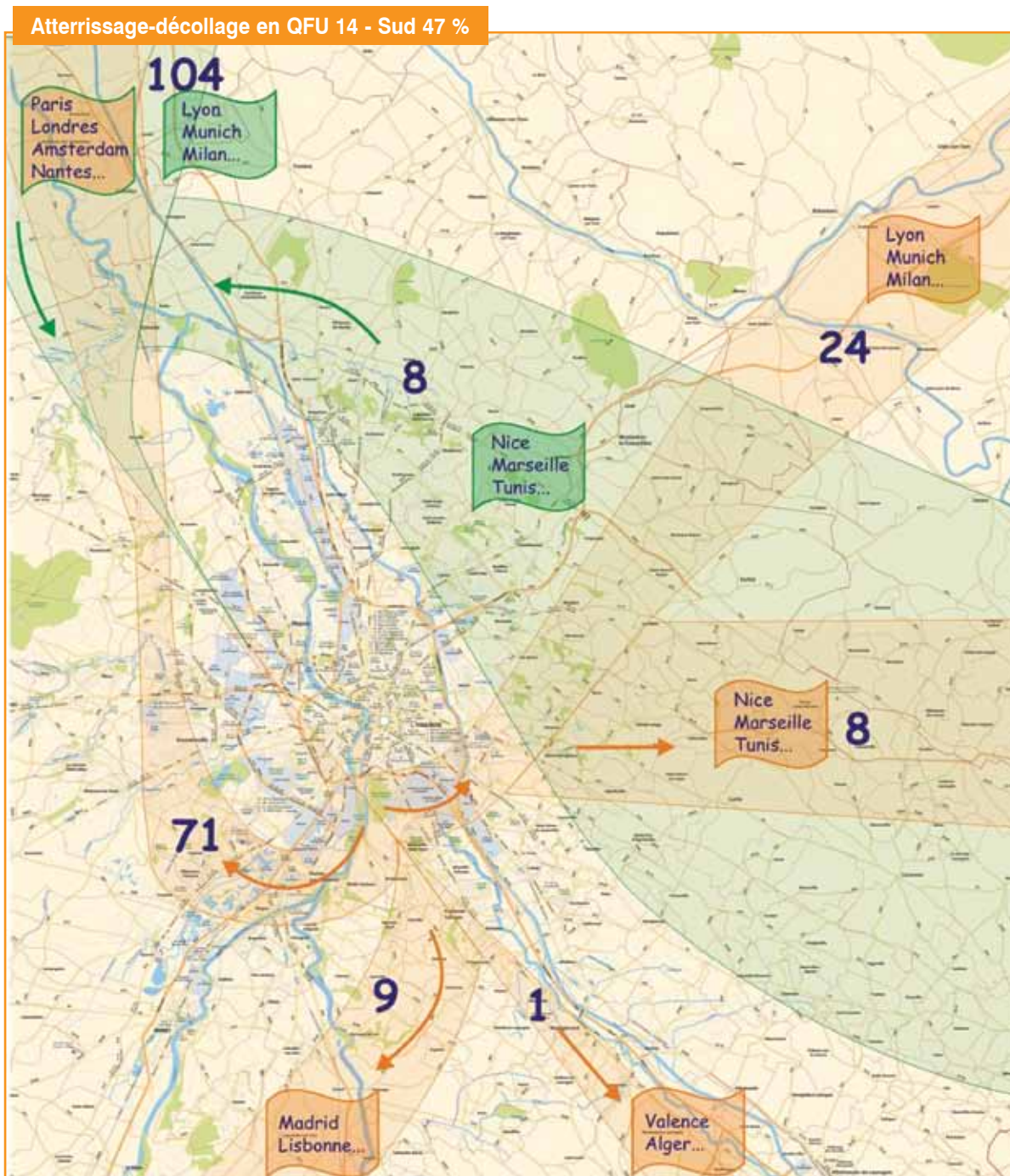
Les chiffres en bleu représentent le nombre moyen de mouvements d'avions par jour lorsque la procédure est utilisée.



■ Décollage en QFU 32 (face au Nord)

■ Atterrissage en QFU 32 (face au Nord)

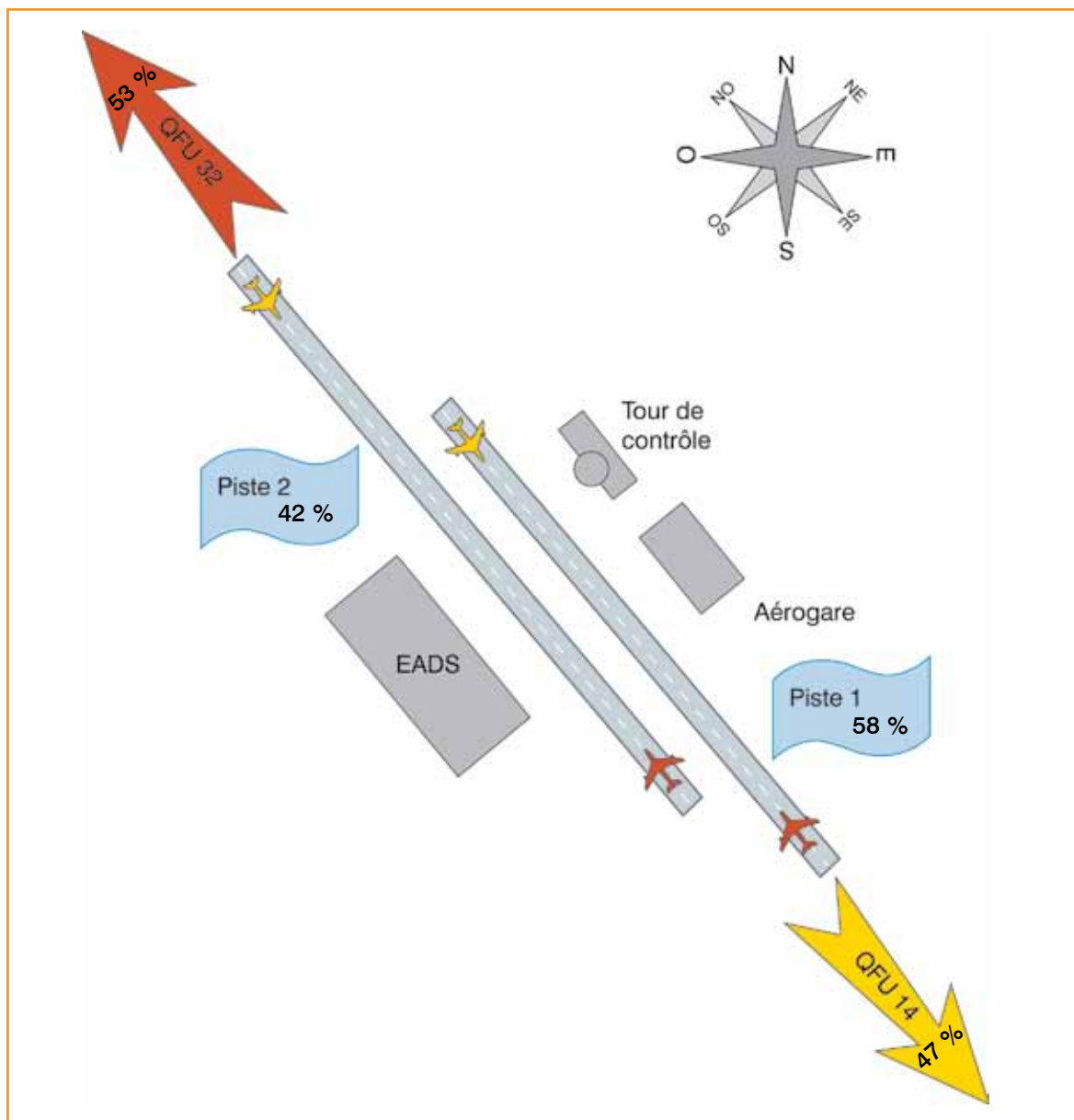
Enveloppe des trajectoires atterrissage-décollage en QFU 14 de 95 % des avions commerciaux à Toulouse-Blagnac.



■ Décollage en QFU 14 (face au Sud)

■ Atterrissage en QFU 14 (face au Sud)

Taux d'utilisation des pistes et des configurations de octobre à décembre 2011



	Décollage	Atterrissage
Piste 1	86 %	29 %
Piste 2	14 %	71 %

	Octobre 2011	Novembre 2011	Décembre 2011	Total 4 ^e trim. 2011
QFU 32	53 %	26 %	71 %	53 %
QFU 14	47 %	74 %	29 %	47 %

Le sens d'utilisation des pistes (QFU) est déterminé en fonction de la direction des vents dominants.

Définitions

QFU 32 :
atterrissage et décollage
face au Nord-Ouest

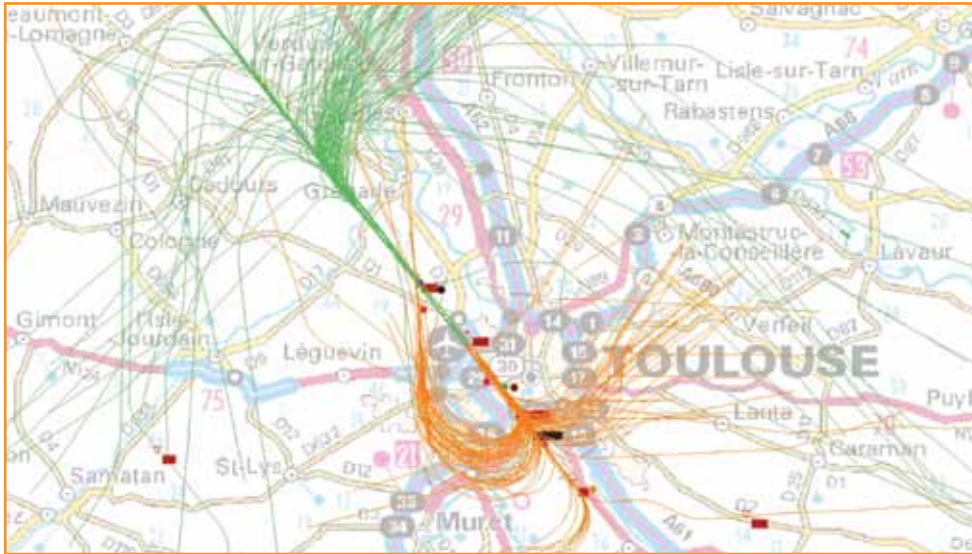


QFU 14 :
atterrissage et décollage
face au Sud-Est



Journée type issue du système de mesure du bruit et des trajectoires Sentinelles

Exemple du 26 octobre 2011



Echelle : 1/250 000

Décollage (vols commerciaux)

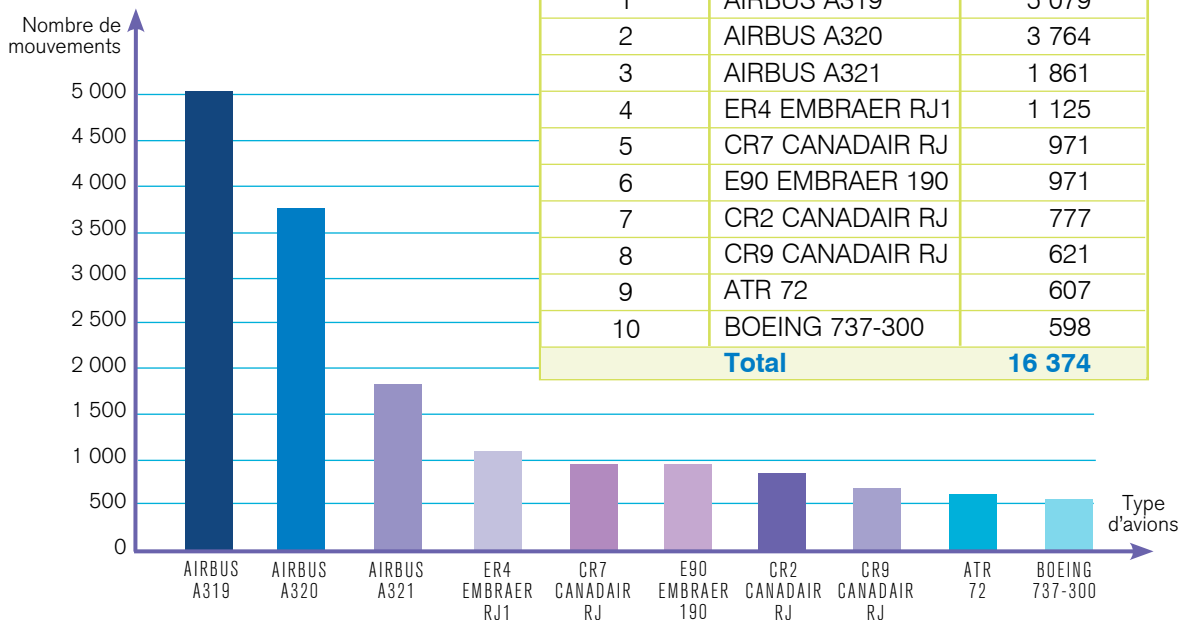
Aterrissage (vols commerciaux)

Top 10 des avions les plus vus sur la plate-forme

Période : octobre à décembre 2011

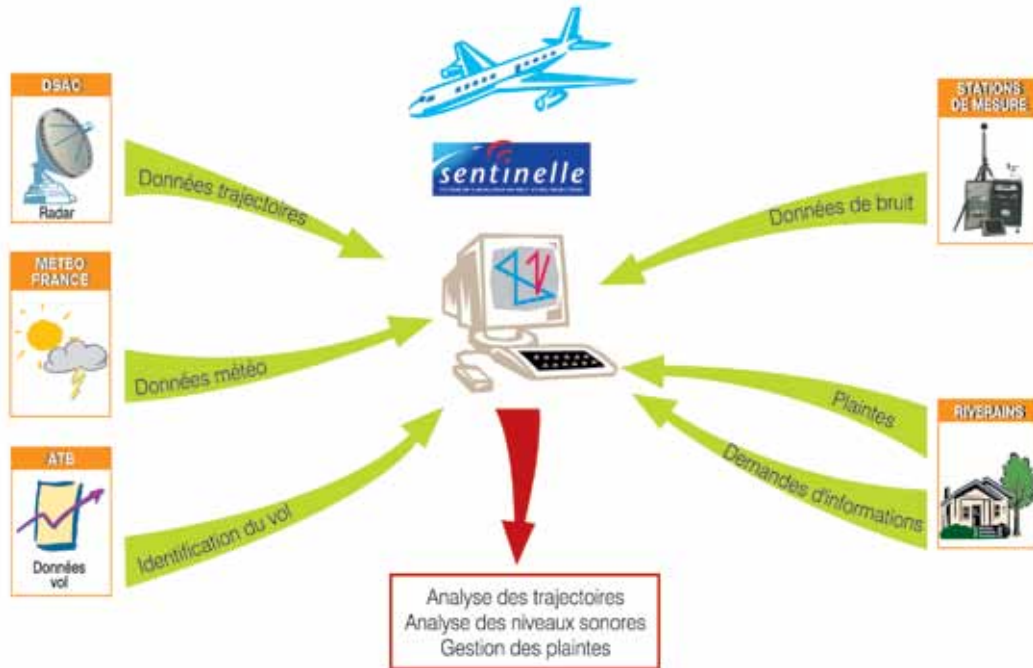
Critères : analyse faite sur le total des vols (commerciaux et non commerciaux)

Octobre à décembre 2011





■ Fonctionnement du système de mesure du bruit et des trajectoires Sentinelle

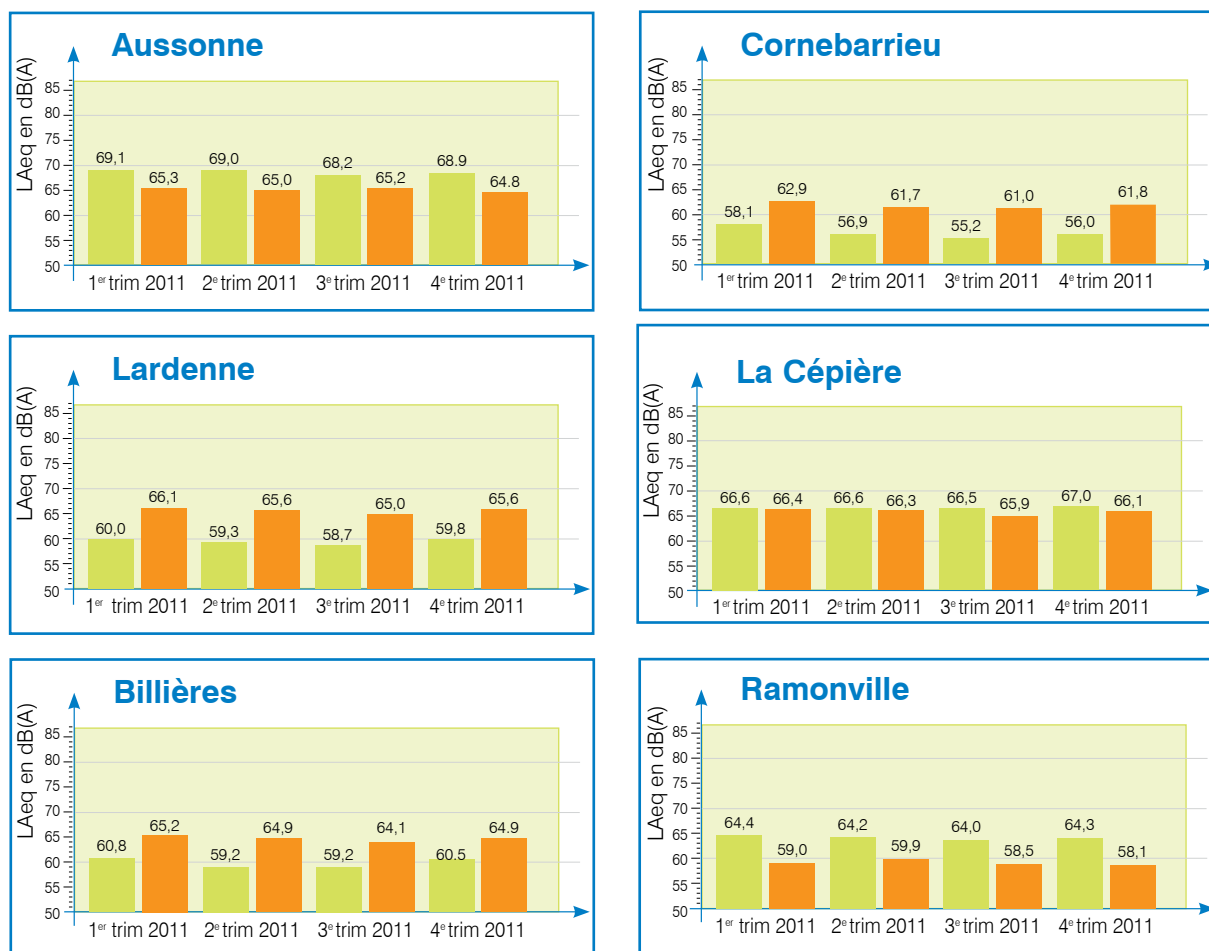


■ Carte de localisation des stations de mesure fixes



LES INDICATEURS DE BRUIT

■ LAeq aéronautique moyen en dB(A) par capteur fixe



■ Atterrissage ■ Décollage

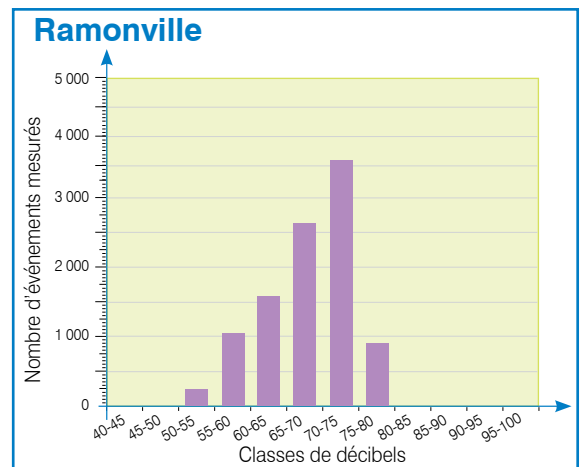
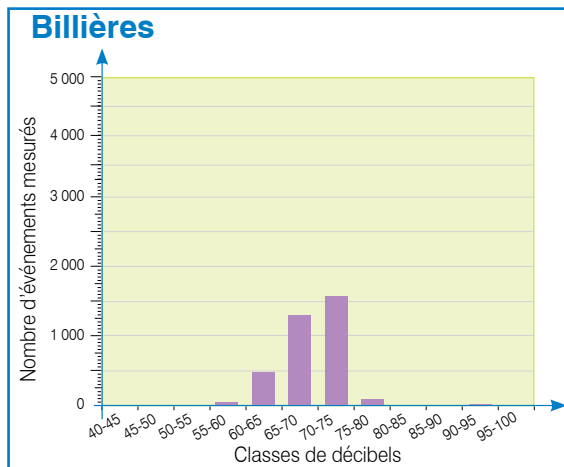
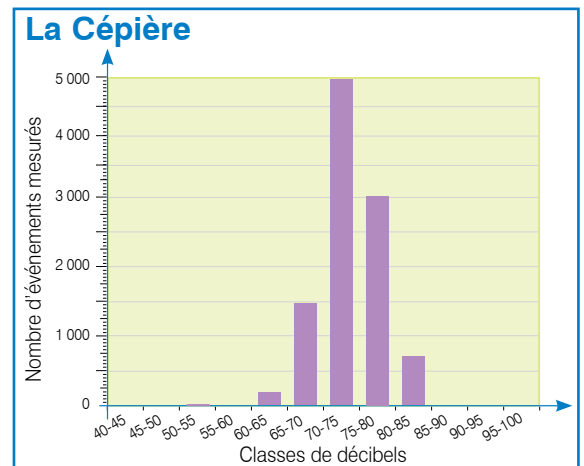
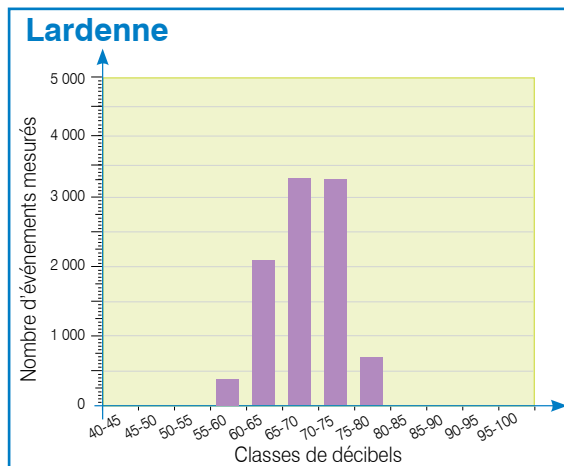
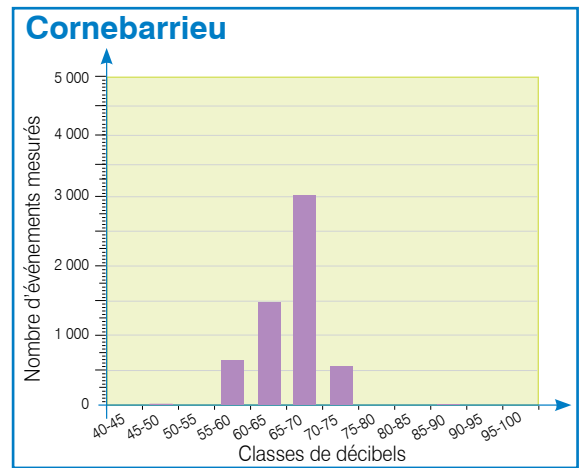
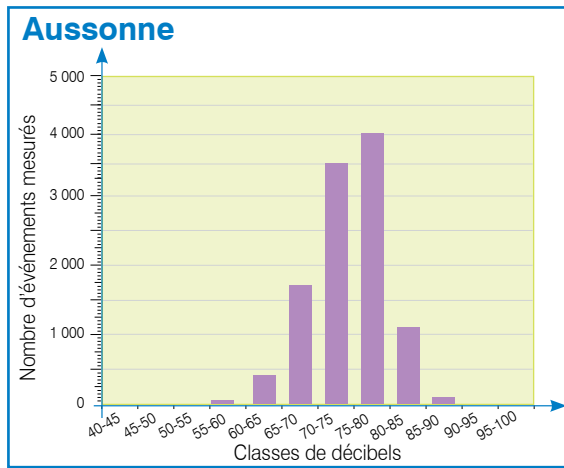
Le LAeq représente le niveau sonore continu et stable sur la durée de passage de l'avion, qui équivaut à la même énergie de pression sonore du bruit variable mesuré au passage de l'avion.

Le LAeq est mesuré en décibel de pondération A, correspondant à la performance acoustique de l'oreille humaine.

■ Lden 2011

Station de mesure	LD	LE	LN	LDEN
Aussonne	56.9	57.0	51.1	59.7
Cornebarrieu	48.8	49.6	41	51.1
Lardenne	52.7	53.1	43.3	54.4
La Céprière	56.6	57	49	58.8
Billières	48.2	49.5	40.7	50.8
Ramonville	52.9	53.7	45.5	55.3

Répartition des niveaux sonores LMax par capteur fixe



Ces graphiques représentent le nombre d'événements sonores mesurés (en LMax) par classe de décibels. Ils permettent de constater et de comparer, selon la station de mesure, les niveaux de bruit maximum les plus fréquents émis par les avions.

Le LMax est le niveau de pression sonore instantané maximum atteint au passage de l'avion. Il est mesuré en dB(A).

Nombre et pourcentage d'événements valides au titre des conditions de vent

Le nombre et le pourcentage d'événements mesurés dans des conditions de vitesse de vent inférieures ou égales à 6m/s (**Période** : octobre à décembre 2011)

Campagne	Nb événements	Nb événements validés	% événements validés
Aussonne	10 914	10 743	98,43 %
Billières	3 533	3 485	98,64 %
Cornebarrieu	5843	5750	98,41 %
La Céprière	10 427	9897	94,92 %
Lardenne	9 732	9604	98,68 %
Ramonville	10 306	10 289	99,84 %

LES SITUATIONS PARTICULIÈRES

■ Dérogations “Chapitre 2”

Aucune dérogation n'a été accordée.

■ Remises de gaz effectuées par les vols d'essais AIRBUS

Le nombre de remises de gaz pour au 4^e trimestre 2011 est de 93.

■ Interventions sur les infrastructures

Fermeture des pistes 4^e trimestre 2011

Date	Horaires (UTC)	Piste	Nature de l'intervention
Le 3 octobre 2011	De 09h30 à 21h00	Piste 1	Marquage diurne de la piste, travaux de réparation des fissures, balisage, approche 14 droite, réseau pluvial et ILS (instrument Landing System)
Le 4 octobre 2011	De 09h30 à 21h00	Piste 1	Marquage diurne de la piste, travaux de réparation des fissures, balisage, approche 14 droite, réseau pluvial et ILS (instrument Landing System)
Le 5 octobre 2011	De 09h30 à 19h00	Piste 1	Marquage diurne de la piste, travaux de réparation des fissures, balisage, approche 14 droite, réseau pluvial et ILS (instrument Landing System)
Le 6 octobre 2011	De 09h30 à 19h00	Piste 1	Travaux de réparation des fissures, balisage, approche 14 droite, réseau pluvial et ILS (instrument Landing System)
Le 7 octobre 2011	De 09h00 à 18h00	Piste 1	Travaux de réparation des fissures, balisage, approche 14 droite, réseau pluvial et ILS (instrument Landing System)
Le 13 octobre 2011	De 00h00 à 08h00	Piste 1	Fauchage sur aire de manœuvre
Le 13 octobre 2011	De 11h00 à 08h00	FATO	Visite ENAC
Le 13 octobre 2011	De 11h00 à 18h00	Piste 2	Maintenance sur ILS 14 gauche (instrument Landing System)
Le 17 octobre 2011	De 10h00 à 19h00	FATO	Marquage diurne et balisage diurne
Le 20 octobre 2011	De 00h00 à 08h00	Piste 2	Fauchage sur l'aire de manœuvre
Le 8 novembre 2011	De 09h30 à 18h45	Piste 2	Inspection bimestrielle, levés du géomètre, travaux sur le réseau pluvial
Le 10 novembre 2011	De 10h00 à 19h00	FATO	Mesures sur les exutoires eaux pluviales
Le 23 novembre 2011	De 10h00 à 14h00	FATO	Recherche sur le réseau pluvial
Le 23 novembre 2011	De 10h00 à 17h00	FATO	Recherche sur le réseau pluvial
Le 1 ^{er} décembre 2011	De 01h00 à 08h00	Piste 2	Maintenance du balisage et levés des géomètres
Le 6 décembre 2011	De 09h30 à 12h00	Piste 1	Inspection bimestrielle, levés du géomètre, balisage, réparation des fissures
Le 8 décembre 2011	De 11h00 à 16h00	Piste 2	Maintenance sur ILS 32 Droit (instrument Landing System)
Le 8 décembre 2011	De 15h30 à 18h30	FATO	Fauchage

UN NOUVEAU DECRET POUR L'AIDE A L'INSONORISATION



DISPOSITIF D'AIDE À L'INSONORISATION DES RIVERAINS

Conformément au décret n° 2011-1948 du 23 décembre 2011, le taux d'aide pour l'insonorisation des logements des riverains est porté à 100 % du coût de l'étude acoustique et des travaux. Ce taux est applicable pour les dossiers déposés jusqu'au 31/12/2013. Les montants sont toutefois toujours plafonnés en fonction des types de logements (individuels ou collectifs), du nombre de pièces et de la

zone du Plan de Gêne Sonore (PGS) dans lequel le logement se situe.

Jusqu'à présent, de 80 à 95 % du montant des travaux étaient pris en compte (voire à 100 % dans certains cas de personnes bénéficiant de l'allocation de solidarité). Les critères d'éligibilité restent inchangés et les bâtiments concernés doivent répondre à deux conditions :

- Être situés dans l'une des zones du Plan de Gêne Sonore (PGS) en vigueur pour l'Aéroport Toulouse-Blagnac.
- Avoir été construits antérieurement au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) en vigueur à la date de construction des bâtiments (c'est-à-dire avant la date de parution du PEB dont le bâtiment fait partie).

Ce dispositif de revalorisation de l'aide à 100 % est limité dans le temps. Tous les dossiers doivent être déposés avant le **31 décembre 2013** auprès du service de l'aide à l'insonorisation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac qui accompagne les riverains tout au long de la procédure d'insonorisation de leur logement.

A ce jour, 8 500 logements ont déjà été insonorisés dans le cadre du plan d'aide à l'insonorisation débuté en 1995 sur l'aéroport de Toulouse. Cette mesure est susceptible de faire émerger de nouvelles demandes et d'être un facteur d'accélération dans la prise de décision pour les riverains qui hésiteraient encore à s'engager dans la démarche.

Pour de plus amples renseignements :

- <http://environnement.toulouse.aeroport.fr> rubrique RIVERAINS/AIDE A L'INSONORISATION
- Service de l'aide à l'insonorisation Aéroport Toulouse-Blagnac :
Pour les particuliers : 05 34 61 80 96 / 05 34 61 80 97 / 05 34 61 83 92
Pour les collectifs et copropriétés : 05 34 61 80 99

LEXIQUE

Avions commerciaux	Avions à la disposition du public, à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.
Avions non commerciaux	Avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.
Avions commerciaux mixtes	Avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.
Calibration	Suite d'évolution d'un avion autour de l'aérodrome, permettant de contrôler le bon fonctionnement d'une aide radioélectrique de navigation ou d'atterrissage.
Chapitre	Certification acoustique des avions suivant les normes de l'OACI : Annexe 16 volume 1.
ATB	Aéroport Toulouse-Blagnac.
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile.
dB(A)	Unité de mesure du bruit de pondération A (correspondant à la sensibilité de l'oreille humaine).
Emport	Nombre de passagers commerciaux / nombre d'avions commerciaux mixtes.
IFR	Instrument Flight Rules (Règles de vol aux instruments). Pilotage en référence aux instruments.
ILS	Instrument Landing System - Système d'atterrissage aux instruments. Cet équipement, normalisé par l'OACI, est le système de guidage radioélectrique mondialement utilisé pour effectuer des approches de précision qui permettent l'atterrissage des avions, y compris par très mauvaises conditions de visibilité. Son infrastructure est constitué d'un radiophare d'alignement de piste (localizer) qui détermine un plan vertical passant par l'axe de piste, d'un radiophare d'alignement de descente (glide path) qui matérialise un plan de descente et d'un équipement permettant de connaître la distance du point de toucher des roues.
LAeq événement	Niveau de pression sonore équivalent, de pondération A, stable sur la durée t de passage de l'avion.
LAeq Max	Niveau de pression sonore instantané maximum, de pondération A, atteint au passage de l'avion.
Lden	Indice de l'exposition au bruit journalière moyenne, intégrant la gêne générée par le bruit de l'avion : <ul style="list-style-type: none">• Jour (d pour day en anglais), de 6h à 18h ;• Soirée (e pour evening), de 18h à 22h, pondération + 5 dB(A) ;• Nuit (n pour night), de 22h à 6h, pondération + 10 dB(A).

LEXIQUE

LOC (localizer) et GLIDE (glide path)	Ces deux équipements font partie de l'ILS.
MLS	Microwave landing system – Système d'atterrissage hyperfréquence. Mêmes fonctionnalités que celles de l'ILS.
Mouvements d'avions	Décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.
OACI	Organisation Internationale de l'Aviation Civile.
Passagers commerciaux	Passagers locaux + transits.
Passagers locaux	Passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.
Passagers en transit	Passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.
Radar	Dispositif de radiodétection qui fournit des renseignements sur la distance et l'azimut d'avions.
Radar Lias	Radar situé sur la commune de Lias en bordure de la N 124 entre les villages de Lias et de Pujaudran.
QFU	Direction magnétique de l'axe de piste.
SEL	Niveau de pression sonore de pondération A sur une seconde d'un bruit équivalent présentant la même énergie sonore mesuré pendant un temps t.
Sentinelle	Nom du système de surveillance du bruit et des trajectoires des avions mis en place sur l'aéroport Toulouse-Blagnac depuis septembre 2002.
VFR	Visual Flight Rules (Règles de vol à vue). Pilotage en référence visuel.

Tout savoir

Pour des compléments d'information, vous pouvez consulter le site internet de l'aéroport dédié à l'environnement :

<http://environnement.toulouse.aeroport.fr>



Service Environnement - B.P. 90103 - 31703 Blagnac Cedex
Tél. 05 34 61 80 80 - environnement@toulouse.aeroport.fr