

Commentaires consultation du public sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aéroport de Toulouse Blagnac			
Date	Heure	Titre	Texte
23/03/2022	17:25	Stop aux expérimentations qui impactent notre confort de vie	Je n'ai pas lu vos documents car c'est bien trop rébarbatif Ce que je veux dire, c'est que j'ai acheté une maison au calme il y a 7 ans, pour des raisons de santé. Depuis 2019, mon environnement est impacté par vos expérimentations de modification de trajectoire de décollage au nord avec virage à l'ouest. Je dépose une vingtaine de plaintes par jour en jour de semaine et une petite quarantaine les jours de weekend pour le bruit de tous ces avions qui passent au-dessus de ma maison. Et bien évidemment il y a tous ceux pour lesquels je ne fais rien car je ne peux pas passer mes journées à ça. Les réponses à ces plaintes démontrent clairement que la majorité des trajectoires est aberrante et que le volume sonore atteint allègrement les 75 décibels voir 80. Le pire étant les heures de pointe de l'aéroport où la, nous devons faire face, a des avions toutes les deux minutes, ce qui, compte tenu de l'impact de chaque avion, nous donne du bruit sur plusieurs heures d'affilée. Je ne suis pas contre l'aviation, je demande un trafic aérien raisonné, les surtout qu'on nous rendent le calme auquel on est en droit de prétendre, pour notre santé et pour la valeur de nos biens immobiliers. Quelques avions de temps en temps ok, mais pas ces cadences infernales.
23/03/2022	19:53	Questions sur ce PPBE	Pourquoi faire un PPBE en 2022 sur la période 2018-2023? Faire un PPBE rétroactif, est ce légal !!!? Ne serait il pas plus judicieux de préparer l'avenir ? Avec cette expérimentation de trajectoire nord sur une zone qui est en effet hors PBE laisse perplexe sur la légitimité de cette consultation.
23/03/2022	20:54	Changement significatif du bruit à Daux	Habitant à Daux depuis 2013 nous avons constaté un énorme changement du bruit depuis les nouvelles trajectoires de décollage fisto Lacou, nous ne pouvons désormais plus profiter de notre terrasse et nous ne pouvons plus avoir une discussion porte et fenêtres fermée lorsqu'un avion décolle. Le sonomètre installé par la mairie montre que nous sommes passés de 60 à 65db depuis ce changement en 2019 et amplifié encore en 2020. Les avions passaient précédemment au loin au dessus des champs et ils sont maintenant au dessus de notre maison. Nous voulons un dédommagement et une aide pour changer nos fenêtres.
23/03/2022	21:32	Mesures et dispositions pour les nouvelles zones d'habitations	Depuis quelques années de nouvelles zones habitations qui ne font pas l'objet de mesures de bruit pertinentes et qui ne sont pas prises en compte dans les trajectoires d'aujourd'hui, notamment en décollage vers le sud est. Les principales zones sont la Cartoucherie et les Arènes qui voient leurs populations augmenter de manière exponentielle ces dernières années. Le plan de prévention pourrait pas exemple accentuer les mesures de prévention de bruit dans ces zones urbaines afin d'étudier l'impact du bruit généré par les avions. De plus dans ces zones les logements sont construits en étages élevés et donc baisse la distance avec les avions. Ce qui a un impact non négligeable sur le bruit entendu. Il existe des zones non habitées à proximité de celles ci, parc & Zenith pour la Cartoucherie et Hippodrome pour les Arènes, changer la route des décollages vers ces zones devrait être envisagé. De plus il pourrait être envisagé de faire décoller les avions coté 'Airbus' et les faire décoller plus rapidement pour que leur altitude en zone urbaine soit plus élevée.

23/03/2022	21:44	Couloir aérien daux	Modification du couloir aérien qui a modifié notre tranquillité au sein de la commune de Daux, cela devient gênant au quotidien.
24/03/2022	12:17	NON AU SURVOL DE TOURNEFEUILLE PAR LES AVIONS DE LIGNE A BASSE ALTITUDE	Depuis Août 2021, lors du décollage Sud, les avions de lignes à destination du Nord de l'Europe (Axe Toulouse > Paris), effectuent un virage beaucoup plus serré pour éviter les communes des côteaux (Pechbusque, Vieille Toulouse) et survolent désormais la commune de Tournefeuille à très basse altitude.
24/03/2022	14:03	Passage insupportable	Non au survol des Avions à basse attitude sur Tournefeuille Tournefeuille est un goulot d'étranglement de l'ensemble des départ des vols de Blagnac. Cela devient plusieurs fois par semaine insupportable. Pourquoi tous les départs des vols se rejoignent au dessus de Tournefeuille !!!!!
24/03/2022	20:32	projet du plan de prévention du bruit	Bonjour, Habitant de Daux et faisant suite à l'enquête pour le changement de trajectoire au départ de l'aéroport de Tlse Blagnac, je mets en avant et ce malgré la Covid trop de nuisances sonores. Un Db trop élevé et des données toujours erronées ne reflétant pas la réalité. Important de prendre en compte les avis des administrés soumis à ces nuisances Trop peu d'accompagnement pour lutter contre les nuisances. De même, la perception du bruit est différente d'une personne à une autre. Des propositions mais pas d'actes ou très peu. Enfin, pourquoi réaliser des enquêtes si on ne tient pas compte des avis négatifs ou positifs et que les prises de positions sont déjà actées !!!!! Espérant un retour de votre part
25/03/2022	08:56	remarques	- est-ce légal de faire un PPBE dont l'utilité est d'informer et prévenir les populations de l'exposition au bruit actuelle et future en 2022 sur la période de 2018-2023? - il est mentionné dans une proposition le point BO320. Ce point ne peut pas être considéré car il fait partie d'une expérimentation. Il ne peut pas être considéré comme acquis d'autant que la CCE a donné une avis défavorable. - Il n'est pas clairement fait mention de l'étude et la mise en oeuvre de nouvelles trajectoires visant à éviter le passage sur le centre ville de Daux, virage à l'ouest après décollage au Nord, alors que c'est une recommandation du commissaire enquêteur lors de l'enquête publique de septembre-octobre 2019
25/03/2022	16:39	Prevention du bruit dans l'environnement de Toulouse/Blagnac	Non au survol des avions sur Tournefeuille
26/03/2022	14:50	Nuisance sonore	Bonjour, Etant un habitant de Daux Nous sommes directement concernés par les nuisances sonores IMPORTANTES ! dues au passage des NOMBREUX avions toujours trop bas au-dessus de notre maison! Nous avons acheté en 2016 et nous n'avions pas d'avions au-dessus de la maison!! On les voyait passer mais nous ne les entendions pas autant!! !que depuis la modification de l'orientation du couloir aérien qui a été modifié sans nous avoir concerté!! Sans une étude public sérieuse!! DONC TRES TRES MÉCONTENTES ! Cordialement
29/03/2022	13:49	opacité	on nous fait croire que le fret de nuit hors airbus et les vols sanitaires est vital pour la région mais on est incapable de nous donner la nature de ce fret , peut être que amazon a de belles nuits devant lui

29/03/2022	18:38	Consultation bruit aéroport de Blagnac	Depuis le Covid nous respirons un peu mieux, moins d'avions impactent notre santé en passant au-dessus de nous ou pas loin dans le quartier des Pradettes, moins d'avions la nuit et au petit matin, pourvu que ça dure! Et nous subissons également les nuisances dues aux essais. J'ai l'impression que la santé des riverains et en particulier des riverains les moins fortunés intéressent peu les dirigeants de ces grands groupes, et à mon sens les élu-e-s ne demandent pas assez de garanties quant à la protection des milliers de riverains. Qui paie les dégâts sur notre santé? C'est nous à travers ce qui reste de la Sécurité Sociale et jusqu'à quand? A priori les pollueurs ne sont pas les payeurs!
29/03/2022	22:26	Prise en compte de la dispersion en altitude des trajectoires	Les Tournefeullais constatent des survols de plus en plus bas, conséquents à une généralisation du faible taux de montée à partir du point de virage (8NM de TOU, 4000ft selon procédure en vigueur) en décollage face au sud-est. Les nuisances sont particulièrement fortes au nord du bois de la Paderne. Nous demandons que le plan de prévention ne se limite pas à l'analyse de la composante latérale des trajectoires mais prenne en compte le profil vertical, ainsi que les configurations des aéronefs: position des volets, type et ancienneté des motorisations, tous paramètres ayant une influence sur le bruit perçu à l'arrière, dans l'axe.
30/03/2022	14:17	Nuisance sonore	Bonjour, je me situe sur l'axe des avions. j'en avais conscience en achetant ma maison en 2013 mais suite à l'étude de changement de trajectoire des avions. Nous avons de plus en plus d'avions. Pourquoi n'y a-t-il pas un partage, plutôt que de tout faire passer chez les uns ou les autres. Il y a aussi 2 pistes sur l'aéroport de Blagnac. Le taux est toujours plus important sur la piste la plus proche de l'aérogare. Eviter aussi le décollage des avions en pleine nuit et parfois les plus bruyant. Comment peut-on faire pour réaliser une étude de bruit chez soit? Cdlr
30/03/2022	21:12	'Non au survol des Avions à basse altitude sur Tournefeuille'	Nous avons acheté notre maison en 2017 dans une zone calme de tournefeuille en faisant attention au plan de vol des avions et en nous assurant de ne pas être dérangé par ceux ci. Nous avons payé le prix de notre maison en conséquence. Malheureusement depuis quelques temps nous nous faisons régulièrement réveillés par les avions. En pleine journée le bruit des avions devient également agaçant. Merci de bien vouloir faire le nécessaire pour que la situation redevienne comme avant. Les habitants de tournefeuille n'ont été en rien concertés sur le sujet. Les plans de vol ne peuvent pas être modifiés comme ça au bon vouloir de certains pour des raisons que l'on ne connaît même pas ! Nous attendons des réponses et des actions !
31/03/2022	14:05	riverains au calme	Bonjour, le passage des avions au dessus des habitations peut devenir insupportable, surtout avec l'expérience vécue de ces dernières années. Le bruit occasionné, la quantité des vols, et les horaires en sont des critères empêchant de vivre paisiblement dans notre ville. Je vous remercie d'avoir bien en tête ces critères pour prendre en compte le bien-être des toulousains du quartier. bien à vous
31/03/2022	15:08	arrêt des vols de nuit entre 22 heures et 6 heures du matin.	Les impacts sur la santé humaine du bruit sont maintenant scientifiquement bien établis et particulièrement sur les micro réveil répétés sur le long terme empêchant un repos réparateur. Un couvre-feu permettant une nuit de 8h est une nécessité sanitaire. Il n'y a aucune justification au maintien de vols commerciaux sur cette période. Le principe devrait être d'avoir sur l'aéroport urbain

			de Toulouse un couvre-feu de 22h à 6h du matin, avec possibilités de dérogation pour des cas, non commerciaux, qui seraient supérieur à la bonne santé des populations et qui seraient justifiés publiquement.
31/03/2022	17:36	projet PPBE	BONJOUR Fini le déni, les preuves sont là : Oui, le trafic aérien fait de plus en plus de bruit ! Oui, le bruit est une atteinte forte à la santé ! Arrêtez de changer tout le temps d'axe de décollage et d'atterrissage. Le décalage vers l'est du décollage face à Toulouse est insupportable au niveau du bruit alors que le PEB n'a pas changé. Cela suffit de pénaliser des citoyens supplémentaires. Arrêtez de vous cacher derrière Airbus et ATR. C'est le trafic commercial qui nous gêne cordialement
31/03/2022	18:32	Pas de vol nocturne	Merci de respecter des périodes nocturnes « sans avions ». Il n'y a pas que l'économie dans la vie!
01/04/2022	15:56	Monsieur	Les nuisances de l'aéroport de Toulouse Blagnac ne sont aujourd'hui plus à démontrer: par contre la prise en compte des solutions pour soulager les riverains qui en sont victimes n'en finissent pas d'être étudiées et leurs soi disant répercussions économiques évoquées; force est de constater que les victimes de la pollution de l'aéroport ne bénéficient pas de la même sollicitude lorsque il s'agit de leur imposer les conséquences de l'application de la ZFE. Qui se soucie des difficultés économiques des petits entrepreneurs dont le camion est interdit à la circulation ou de la famille privée de véhicule parce que polluant??? Décidément il y a écologie et écologie. Pourquoi le bruit des avions et leur pollution ne rentrent pas dans les applications de la ZFE???
01/04/2022	16:01	Monsieur	Les nuisances de l'aéroport de Toulouse Blagnac ne sont aujourd'hui plus à démontrer: par contre la prise en compte des solutions pour soulager les riverains qui en sont victimes n'en finissent pas d'être étudiées et leurs soi disant répercussions économiques évoquées; force est de constater que les victimes de la pollution de l'aéroport ne bénéficient pas de la même sollicitude lorsque il s'agit de leur imposer les conséquences de l'application de la ZFE. Qui se soucie des difficultés économiques des petits entrepreneurs dont le camion est interdit à la circulation ou de la famille privée de véhicule parce que polluant??? Pourquoi les nuisances des avions ne sont pas prises en compte par la ZFE??? Décidément il y a écologie et écologie. Pourquoi le bruit des avions et leur pollution ne rentrent pas dans les applications de la ZFE???

01/04/2022	22:41	Aéroport en centre ville	<p>A ce jour, je ne comprends pas comment les autorités peuvent laisser un tel niveau de nuisances sonores et de pollution en centre ville. Sous prétexte que nous sommes la ville de l'aviation, tout est permis : vol au dessus de la ville 24H sur 24H, bruit croissant, vol d'essai, augmentation du trafic sans aucune limite. Il serait temps de ne plus confondre industrie aéronautique et nuisances aéroportuares. Des progrès sont faits en terme de motorisation, c'est indéniable mais il règne un tel cynisme : Oui, les avions sont plus gros et font moins de bruit mais une règle est simple, plus l'avion est gros plus il met de temps à prendre de l'altitude, il est donc plus bas pour les riverains d'un aéroport, et bien, devinez quoi : plus un avion est bas, plus le bruit perçu est fort alors les progrès.... Et oui, les avions plus petits sont plus hauts plus vite donc le bruit perçu est moindre. Ce que je trouve le plus hallucinant : aucune réserve foncière n'a été prévue pour un déménagement, aucune ville n'a des pistes à 6 kms d'une place comme celle du Capitole. Lyon, Marseille, Paris ... et Nantes, l'exception qui a un trafic nettement moindre que le notre et pourtant...on ne doit pas avoir les mêmes oreilles que les Nantais. Je finirai par une note d'espoir, les Airbus A320 Néo utilisés par Easyjet font moins de bruit que tous les autres. Et certaines rares compagnies comme la British et certains pilotes Air France prennent la peine de diminuer la puissance lors la phase immédiate après le décollage mais c'est tellement rare. Les pires sont les pilotes et avions RyanAir, et pourtant l'aéroport s'empresse de leur faire cadeau des taxes afin que la compagnie génère du trafic et des vols à 20 Euros... Mon témoignage est peine perdue, Eiffage est là pour faire des profits ainsi que tout les autres actionnaires de l'aéroport. Depuis sa création, l'ensemble des élus savent que cet aéroport a un potentiel de développement limité. Dans un monde idéal, Blagnac doit être la vitrine d'Airbus avec vols d'essais (quand la météo et le vent le permettent) et d'affaires. Un autre aéroport devrait se situer entre Toulouse et Bordeaux reliés par le TGV (la ligne Toulouse/ Paris étant la ligne la plus rentable d'Europe toute compagnies aériennes confondues dicit De Juniac) mais cela est une pure coïncidence dans l'obtention tardive du tgv à Toulouse. Merci de m'avoir lu, cela ne changera rien mais cela fait du bien d'asséner des vérités.</p>
02/04/2022	08:52	Nuisances sonores	<p>De manière évidente, l'augmentation du trafic aérien (qui est un non sens écologique) entraine une gêne accrue liée aux nuisances sonores. Les conditions de vie s'en trouvent impactées et l'atteinte à la santé est réelle. A minima, une période nocturne sans avions devrait être imposée. Cordialement</p>
02/04/2022	10:48	Traffic aérien : nuisances sonores fortement accentuées	<p>Bonjour, Habitant de Castanet-Tolosan, je ne peux que déplorer l'augmentation drastique des nuisances sonores liées au trafic aérien depuis maintenant 2 ans. Les avions ne respectent plus leur couloir de vols, passent à basse altitude et à des horaires très tardif en soirée (plutôt nuit). Malgré de nombreuses réclamations déposées, aucune réponse de m'a jamais été apportées. La situation est actuellement inacceptable.</p>

02/04/2022	14:01	Des nuisances sonores constantes	J'habite le quartier Casselardit qui est situé hors du plan de gêne sonore de ATB. Pourtant, les nuisances dans ce quartier sont quotidiennes. Que le vent d'autant souffle fort ou très peu, aussitôt ce sont des décollages au niveau de la ville de Toulouse, engendrant des problèmes de sécurité, de pollution et des nuisances sonores importantes. Est-il vraiment obligatoire de faire décoller les avions de TNT ou autres à 23h30 puis 23h40 avant une reprise du trafic dès 6h du matin. Y a-t-il vraiment une nécessité à faire décoller des avions la nuit, sans respecter le sommeil des riverains??? Il faudrait que l'aéroport Toulouse Blagnac ainsi que les élus Toulousains prennent la mesure de l'impact négatif des nuisances sonores sur la qualité de vie des riverains.
02/04/2022	14:05	Des nuisances sonores constantes	J'habite le quartier Casselardit qui est situé hors du plan de gêne sonore de ATB. Pourtant, les nuisances dans ce quartier sont quotidiennes. Que le vent d'autant souffle fort ou très peu, aussitôt ce sont des décollages au niveau de la ville de Toulouse, engendrant des problèmes de sécurité, de pollution et des nuisances sonores importantes. Est-il vraiment obligatoire de faire décoller les avions de TNT ou autres à 23h30 puis 23h40 avant une reprise du trafic dès 6h du matin? Y a-t-il vraiment une nécessité à faire décoller des avions la nuit, sans respecter le sommeil des riverains??? Il faudrait que l'aéroport Toulouse Blagnac ainsi que les élus Toulousains prennent la mesure de l'impact négatif des nuisances sonores quotidiennes sur la qualité de vie des riverains.
02/04/2022	15:00	Trafic aérien nocturne	On ne pourra -jamais- se résoudre à vivre avec des nuisances aériennes le jour surtout quand les compagnies aériennes et/ou les industriels concernés ne respectent pas la hauteur de vol, font circuler des avions très bruyants. Les politiques locaux n'ont pas eu le courage de réfléchir à une perspective de construction d'un nouvel aéroport, éloigné de la forte densité urbaine de la métropole toulousaine, alors les riverains de ATB continuent de subir ! En complément, les mêmes nuisances la nuit, c'est inadmissible quand on connaît les données de l'OMS sur le sujet montrant les effets délétères sur la santé humaine. A quand un couvre-feu entre 22h (ou 23h) jusqu'à 6h ?
03/04/2022	11:03	Aéroport Toulouse Blagnac trop bruyant	Habitant de Cugnaux nous vivons depuis le changement des trajectoires un festival de nuisances de 6 h à 23h20. Cela laisse peu de repos pour les habitants. Des avions de lignes qui passent entre 1680 et 2200 mètres au dessus de Cugnaux en permanence. Cela est d'autant plus difficile que ces nuisances n'existaient pas avant 2017. Le niveau de bruit aérien a doublé sur la ville de Toulouse entre 2010 et 2017 (mesure à La Cépière et à Fontaine-Lestang, sur 24h ou sur la nuit : 22h-6h) La population soumise à un bruit nocturne supérieur ou égal à 50 dB (seuil indiqué dans la réglementation française) est passé d'un peu plus de 8 000 personnes à la fin des années 2000 à plus de 14 000 en 2017 soit une augmentation de 73% (chiffres de la DGAC / CSB 2017) La surface «stérilisée»; par la présence de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (c'est à dire exposée à un bruit supérieur ou égale à 55dB sur 24h et où s'appliquent les contraintes d'urbanisme) a atteint l'extension maximale envisagée pour 2030 ' Et ce, dès 2017, avec 13 ans d'avance, et «seulement» 100 000 mouvements d'avions (décollages ou atterrissages) au lieu des 154 000 prévus.

03/04/2022	13:49	CEB LDEN 2017 et long terme fausses	Les deux cartes d'exposition au bruit LDEN 2017 et long terme sont fausses au moins sur leur partie sud. J'habite rue Pierre Jarre, 31400 Toulouse et il est fréquent que les vols passent à la verticale de mon domicile, causant une gêne nettement supérieure à celle prévue sur la carte. Voici une image de la situation pointant mon domicile avec la partie sud de la CEB LDEN long terme : <a href="http://vales.fr/ceb.png">http://vales.fr/ceb.png</a>
03/04/2022	14:55	Suppression des vols au dessus de la Salvétat Saint Gilles	Bonjour, Merci d'arrêter le survol de la Salvétat Saint Gilles notamment par vent d'autan, au vu du nombre de jours de vent d'autan sur la région toulousaine assez conséquent. En effet nous supportons déjà suffisamment les nuisances sonores des vols de l'armée de l'air via la base de Francazal jour et nuit. Je vous rappelle d'ailleurs que la commune de la Salvétat Saint Gilles s'est opposée à la modification de la trajectoire des vols visant à passer au dessus de notre commune. De plus, il est plus que nécessaire de mettre en place une période de 22h à 6h du matin de suspension totale de vols. Cordialement.
03/04/2022	18:40	vivre ensemble	Interdire les vols de sur l'aéroport de Toulouse Blagnac de 22h à 7h. Partage du trafic en particulier pour les charters avec les aéroports de Carcassonne et de Castres.
03/04/2022	21:09	Réduction du bruit commune de Merville	Certains avions qui atterrissent volent extrêmement bas, ce n'est pas normal. Tous les avions ne font pas le même niveau de bruit, les avions les plus bruyants devraient être interdits ou limités aux heures de journée. Les avions ne devraient pas atterrir ou décoller avant 7h et après 21h. Ils devraient tous adopter des procédures d'atterrissage limitant le bruit.
03/04/2022	22:52	Bruits à proximité du couloir aérien	Bonjour, Je réside à Toulouse. Lors de mon installation, j'avais conscience de la proximité du couloir aérien (celui-ci coupe la résidence en deux, mon appartement est actuellement non éligible au programme Silencio). J'ai donc constaté le bruit généré par le passage d'un avion à cet endroit ainsi que la fréquence. J'ai considéré, à l'époque, que cela était acceptable. Depuis, cela s'est dégradé en termes de fréquence et je me retrouve à être réveillé au petit matin et gêné le soir tard, chose qui ne se produisaient pas avant. De plus, je constate que régulièrement des avions sortent du couloir aérien et passent au-dessus de mon logement. Mon souhait est donc de : - revenir à une fréquence de vol proche de celle de 2013, - supprimer tous les vols de nuit (22h-22h30 à 7h), - faire bénéficier du programme Silencio à tous les riverains impactés par cette gêne de bruit, même ceux hors couloir aérien mais effectivement survolés par des avions.
03/04/2022	22:53	Avion climaticide	En pleine urgence climatique, il est indispensable de réduire drastiquement le trafic aérien. Des gens font l'aller retour Toulouse Paris pour aller au travail tous les jours! c'est proprement scandaleux. Il faut aussi augmenter drastiquement le prix de l'avion! c'est une question de survie de l'espèce humaine. L'HUMAIN et sa santé d'abord! Il faut exiger une réduction au moins de 50% de tout trafic aérien; il en va de la survie de l'espèce humaine
04/04/2022	11:22	Pas d'avions la nuit	Habitante du quartier Saint-Cyprien, le décollage des avions par vent d'autan génère un bruit insupportable. Je suis donc favorable à une période sans avion la nuit.

04/04/2022	21:06	Respect du sommeil des toulousains	La répétition des décollages dès 6h du matin ou après 22h le soir est une nuisance qui s'accroît depuis 5 ans, notamment le weekend. Les nuits de sommeil se réduisent drastiquement autour de la barrière de Bayonne. A cela s'ajoutent les vols de nuit, surtout du fret dans des avions en fin de vie. Je demande l'instauration d'un couvre-feu nocturne de 22h à 07h avec pour seule exception les vols de livraison d'avion à la société AIRBUS.
04/04/2022	21:18	Nuisances Aéroport Toulouse Blagnac	Le tracé des vols à destination de Paris a été revu et les avions passent au-dessus de notre village de Vieille Toulouse alors que le virage devrait se faire avant. Ces vols intempestifs font du bruit il y en a également le soir après 23h00. Notre tranquillité est perturbée. Notre air est pollué. Des habitants pensent vendre leur résidence et déménager. Le trafic a largement évolué depuis 2017. Stop aux vols en dehors des traces officielles et au-dessus de zones habitées.
04/04/2022	21:19	Nuisances Aéroport Toulouse Blagnac	Le tracé des vols à destination de Paris a été revu et les avions passent au-dessus de notre village de Vieille Toulouse alors que le virage devrait se faire avant. Ces vols intempestifs font du bruit il y en a également le soir après 23h00. Notre tranquillité est perturbée. Notre air est pollué. Des habitants pensent vendre leur résidence et déménager. Le trafic a largement évolué depuis 2017. Stop aux vols en dehors des traces officielles et au-dessus de zones habitées.
04/04/2022	23:52	Arrêt des vols de nuit	Au vu de l'objectif : 'réduire si cela est nécessaire, les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine' Le seul moyen d'atteindre l'objectif est de supprimer les vols de nuit qui, quels que soient les niveaux de bruit générés, peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine. Le PPBE ne pourra pas être signé sans prendre en compte ce point crucial en assurant la suppression des vols de nuit.
06/04/2022	11:32	nombre et vols de jour, tout impact confondu	Bonjour ! Vol de jour vol de nuit sont au même niveau : de jour quand on est dehors on est impacté par le bruit, la vue, et on pense à l'air pollué ! Peut-être devrions-nous prendre des décisions drastiques pour limiter le nombre de vols aéronautiques ! Demander, quoiqu'il en coûte une restriction d'exploitation des aéronefs ! Insonoriser ne génère pas un meilleur respect de l'environnement naturel ! Concernant actions type O PPBE 2013, éviter le seul survol de la ville de Toulouse semble abusif : les petites villes alentour subissent aussi des notoires désagréments ! Sur Aussonne, fin de semaine 16, surtout dimanche trop de vols... et ce début de semaine idem : que se passe-t-il ? Il est cependant nécessaire de limiter le trafic aérien ! Merci de considérer mon message.
06/04/2022	11:33	nombre de vols de jour, tout impact confondu	Bonjour ! Vol de jour vol de nuit sont au même niveau : de jour quand on est dehors on est impacté par le bruit, la vue, et on pense à l'air pollué ! Peut-être devrions-nous prendre des décisions drastiques pour limiter le nombre de vols aéronautiques ! Demander, quoiqu'il en coûte une restriction d'exploitation des aéronefs ! Insonoriser ne génère pas un meilleur respect de l'environnement naturel ! Concernant actions type O PPBE 2013, éviter le seul survol de la ville de Toulouse semble abusif : les petites villes alentour subissent aussi des notoires désagréments ! Sur Aussonne, fin de semaine 16,

			surtout dimanche trop de vols... et ce début de semaine idem : que se passe-t-il ? Il est cependant nécessaire de limiter le trafic aérien ! Merci de considérer mon message.
06/04/2022	12:20	Nuisances sur la commune de Mondonville depuis février 2022	Depuis le mois de février 2022, je suis très gênée par des bruits d'avion avec des réacteurs à pleine puissance, le soir jusqu'à 23h30, en pleine nuit (de façon moins régulière) et le matin à partir de 06h00. Cela n'était pas le cas lors de l'achat de mon appartement situé route de Pibrac en octobre 2019. L'ouverture d'une nouvelle ligne a-t-elle été autorisée sur la commune de Mondonville ou à ses abords ? En journée, je vois des avions beaucoup plus près de la commune. Des essais ou des transferts d'avion d'un lieu à l'autre sont-ils effectués par Airbus ? Je suis fortement gênée, alors même que mes fenêtres sont fermées. Qu'en sera-t-il l'été où je dors les fenêtres ouvertes ? Devrais-je me cloîtrer dans un appartement surchauffé pour ne pas entendre les avions ? Il me semble que les riverains ont le droit de dormir sans bruit pendant plus de 06h00 par nuit ! En tous les cas, pour ma part, c'est de 08h00 dont j'ai besoin. Faites le compte, on n'y est pas entre 23h30 et 06h00. Je revendique la tranquillité à laquelle tout riverain a droit.
06/04/2022	12:55	Remarque sur l'action O10 en pages 79-80 (départ en QFU 32 (face au nordouest))	Bonjour, si la finalisation de l'action O10 permettrait de diminuer le bruit des habitants du centre de Merville, elle augmenterait les nuisances de ceux habitant la partie ouest du village. Ces derniers, dont je fais parti, subissent déjà les nuisances lors des phases d'atterrissages et seraient donc constamment (au décollage et à l'atterrissage) pollués par ce changement de trajectoire alors que le système actuel permet d'alterner la gêne sur l'ensemble de la population du village, c'est plus juste et plus équilibré. De plus, si on se réfère à vos cartes d'exposition au bruit, ces zones n'y apparaissent pas. Il y'a donc une incohérence entre la prise en compte de cette action et la définition de la gêne. Merci de veiller à être cohérent et ainsi procéder à des relevés réels sur l'ensemble de la commune de Merville pour ainsi donner accès aux aides financières de réduction de bruit des habitants de Merville. Cordialement,

06/04/2022	13:53	Pollution sonore (avions) - Quartier Peyrette/Gibecière	J'habite rue de la gibecière, où j'ai fait construire une maison dans une commune où je m'installais sereinement avec ma petite famille, dans un quartier résidentiel, avec toutes ses promesses de calme et de quiétude. Il y a deux ans, beaucoup de familles du quartier ont déjà à plusieurs reprises exprimé leur inquiétude concernant les nuisances sonores liées à des passages d'avions, à double titre : 1/ Essais sur un nouveau couloir aérien avec vols très réguliers d'avions commerciaux en journée et en soirée (couloir aérien dont nous n'avons jamais eu connaissance au moment d'acheter notre terrain), 2/ Vols beaucoup trop fréquents d'avions militaires en provenance de Franczal, à très basse altitude, au-dessus de nos maisons. Nous avons comptabilisé jeudi 1er juillet 2021 pas moins de 21 avions militaires faisant des essais au-dessus de nos têtes, et 17 le lendemain. Je précise qu'il y a eu des passages de nuit, alors que tout le monde dormait, 3 fois par exemple sur la tranche horaire 23h à 23h30. Ceci est inadmissible. Nous sommes à Tournefeuille, dans une commune paisible dont les promesses ne sont plus tenues sitôt que l'on approche de notre quartier excentré. Or les taxes que nous payons sont les mêmes que les autres tournefeuillaises et tournefeuillais, et je ne comprends pas que l'on ne soit pas accompagnés, entendus, et soutenus au même titre.
06/04/2022	14:17	Transport bus	J'habite rue de la gibecière. Nous avons depuis environ 1 an (enfin) un bus qui passe sur la Peyrette. Ce n'est pas du luxe compte tenu de la multitude de logements collectifs qui ont vu le jour depuis 8 ans. Oui, oui, il a fallu attendre 8 ans. Cependant, ce bus passe tellement rarement, notamment les mercredis après-midis, qu'il ne permet même pas à nos enfants de l'utiliser pour se rendre à leurs activités extra-scolaires ... à moins d'y arriver 1 heure à l'avance. Le sentiment que ce quartier, dans les hauts de Tournefeuille, est laissé à l'abandon prédomine ici. Je rappelle que nous payons les mêmes taxes et impôts que vous les tournefeuillais.
06/04/2022	14:34	Pollution sonore - Quartier Peyrette a Tournefeuille	Bonjour Nous avons acheté un terrain il y a 10 ans en prenant soin de ne pas avoir les avions de Blagnac juste au dessus de nos têtes. Pour cette raison nous avons acheté à Tournefeuille et non pas sur Rangueil, Vieille Toulouse ou Pechbusque. Il n'est pas acceptable de revenir aujourd'hui pour modifier ces couloirs.
06/04/2022	14:36	Couloirs aériens Blagnac _ Pollution sur quartier Peyrette a Tournefeuille	Bonjour Nous avons acheté un terrain il y a 10 ans en prenant soin de ne pas avoir les avions de Blagnac juste au dessus de nos têtes. Pour cette raison nous avons acheté à Tournefeuille et non pas sur Rangueil, Vieille Toulouse ou Pechbusque. Il n'est pas acceptable de revenir aujourd'hui pour modifier ces couloirs.
06/04/2022	16:59	Nuisances hauts de tournefeuille	Bonjour nous habitons sur les hauts de tournefeuille ; un quartier que nous avons choisi pour son calme notamment au niveau aérien. or depuis quelques temps déjà de nombreux avions survolent notre quartier (vols militaires et vols commerciaux) à une fréquence parfois très élevée ce qui rend l'environnement parfois très désagréable ; et ce qui nous ennuie énormément vu que nous sommes sensibles au bruit et que nous avons justement choisi ce quartier (un peu excentré de centre ville de Tournefeuille) justement pour ne pas avoir de bus à des nuisances liées aux avions. merci par avance pour la prise en compte de ce désagrément cordialement

06/04/2022	20:17	A prendre en compte...	Les départs de nuit ne devraient pas être possibles. Dans les nuisances sonores il faudrait prendre en compte les nuisances de l'Aéroport de Franczal et du survol à très, très basse altitude de zones fortement peuplées. Il faudrait réduire les départs de Toulouse aux vols intérieurs et favoriser l'utilisation des aéroports Parisiens pour les vols internationaux. Il faudra prendre en compte l'arrivée de la ligne à grands vitesse.
06/04/2022	20:18	Capteur à St Martin du Touch et répartition des vols entre les pistes	Saint Martin du Touch est le quartier où les niveaux de bruit sont les plus élevés, puisque les avions sont le plus bas. De ce fait il convient d'étudier un équilibrage des pistes pour assurer l'équité des populations, de jourscommedenuit, et en présence des populations concernées (habitants du coeur de quartier de saint martin du touch). Un capteur à St Martin du Touch s'avère indispensable afin de refléter la gêne réelle subie dans ce quartier.
06/04/2022	20:19	Capteur à St Martin du Touch et répartition des vols entre les pistes	Saint Martin du Touch est le quartier où les niveaux de bruit sont les plus élevés, puisque les avions sont le plus bas. De ce fait il convient d'étudier un équilibrage des pistes pour assurer l'équité des populations, de jourscommedenuit, et en présence des populations concernées (habitants du coeur de quartier de saint martin du touch). Un capteur à St Martin du Touch s'avère indispensable afin de refléter la gêne réelle subie dans ce quartier.
07/04/2022	18:54	Nuisances ATB	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.'
07/04/2022	18:55	Nuisances ATB	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.'
07/04/2022	18:56	Nuisance aéroport Toulouse Blagnac	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.'

07/04/2022	18:58	Nuisances aéroport - riverains piste 2	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.'
07/04/2022	18:59	Nuisances aéroport - riverains piste 2	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.'
07/04/2022	21:46	Coeut de St martin du touch sacrifié	' Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons la mise en place d'un capteur de bruit permanent. Nous demandons également la mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1 et de ce fait cause un impact négatif constant sur la santé des riverains du quartier de st martin du touch. Il est demandé aussi l'arrêt du trafic nocturne entre minuit et 6h du matin, pour la santé des riverains sous l'axe avion. Malgré une isolation acoustique l'impact sonore est totalement différent entre une habitation à 1km du seuil de piste et une à 3km.
08/04/2022	18:09	Non au survol des avions sur Tournefeuille	Non au survol des avions en basse altitude au-dessus de Tournefeuille.

08/04/2022	19:39	Observation de très fortes nuisances sur Tournefeuille	<p>Bonjour Nous avons emménagé sur Tournefeuille en 2018, et depuis, nous sommes de plus en plus importunés par les nuisances sonores avioniques. Je tiens à préciser que cette nuisance est double : des avions civils en provenance de franczal et de blagnac, volent au dessus de nos têtes et ce à des heures indues (jusqu'à minuit et à partir de 5:00 le matin), mais nous avons aussi le très fort désagrément causé par les avions militaires de franczal qui font parfois des manoeuvres impressionnantes jusqu'à raser le toit des maisons et causer des frayeurs parmi les plus petits. Nous sommes donc à la fois gênés dans notre sommeil, et perturbés par le bruit lorsque nous profitons d'être à l'extérieur. Or nous avons choisi Tournefeuille pour sa tranquillité et nous avons payé le prix fort pour cela en nous disant que la sérénité valait la peine. Mais aujourd'hui nous trouvons scandaleux de n'avoir en aucun cas été prévenus de ces projets au dessus de nos têtes, ni de voir mentionnées dans votre PPBE d'actions concrètes pour stopper les nuisances sur notre commune. Pouvez vous je vous prie prendre en compte notre demande, mettre en oeuvre des dispositifs de mesure de bruit et cesser toute expérimentation de déport de couloir aérien au dessus de cette zone ? Je précise qu'il s'agit du quartier chemin de la peyrette/rue de la gibeciere à Tournefeuille. D'avance merci pour la prise en compte de cette requete</p> <p>Bien cordialement</p>
09/04/2022	09:56	Elaboration du futur PPBE - Commune d'Aussonne	<p>La commune d'Aussonne a adressé un courrier à Monsieur le Préfet le 05/01/2022 pour caractériser les attentes de la population aussonnaise en termes de transports aériens et de gêne sonore. Durant la journée, la population est habituée à voir passer et entendre les avions en phase de décollage ou d'atterrissage à proximité de l'aéroport. Certaines familles vivent sous ces axes, et ce qui est acceptable durant la journée (ils ont acheté en connaissance de cause) ne l'est plus avec les vols de nuit. Ci-dessous la teneur du courrier. Préfecture de la Haute-Garonne Place Saint-Etienne 31038 Toulouse Cédex A l'attention de Objet : Aérodrome Toulouse-Blagnac - Elaboration du PPBE Madame , La commune d'Aussonne est directement impactée par l'activité de l'aérodrome Toulouse-Blagnac, et la courbe C du PEB. Un nombre conséquent de résidents aussonnais subissent chaque jour les impacts liés au décollage et à l'atterrissage de nombreux avions. La réduction du bruit durant le « coeur de nuit », voir l'annulation totale de vols sur cette période, serait une avancée considérable pour le bien-être de nos concitoyens. La commune d'Aussonne soutient donc les actions engagées et les propositions faites par les diverses associations qui oeuvrent pour améliorer la situation actuelle, avec notamment : - La généralisation de « l'approche équilibrée » et de la procédure NADP1 à tous les décollages empruntant la QFU32 de TLB - L'autorisation sans contrainte particulière des mouvements d'avions sur la période de 07h00 à 22h00, - L'instauration de règles d'exploitation systématiques, assimilables à un « couvre-feu nocturne » avec des contraintes de limitation à définir sur les périodes de 06h00 à 07h00 le matin, et de 22h00 à 23h30 le soir. - L'interdiction de tout mouvement d'avion la nuit, c'est-à-dire durant la période de 23h30 à 6h00, à l'exception des situations d'urgence, qui doivent rester très exceptionnelles. Nous attendons beaucoup de l'élaboration du nouveau PPBE qui doit être l'occasion d'améliorer le cadre de vie de nos concitoyens et des populations survolées. Vous souhaitant bonne réception de la présente,</p>

			et nous tenant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, je vous prie de croire, Madame , à l'assurance de toute ma considération. Maire Copie Préfecture de la Haute-Garonne Vous remerciant par avance de l'intérêt que vous porterez à ces observations.
11/04/2022	11:58	Non au survol de Tournefeuille à basse altitude	Bonjour, par vent d'autant nous nous retrouvons sous un défilé d'avion à destination du nord (Paris) le bruit tant la cadence sont infernaux. je ne comprends pas ce nouveau trajet depuis aout 2021. Le virage qui s'effectuait sur les coteaux est toulousain se fait désormais bien plus tôt ce qui a pour impact un survol de tournefeuille à plus basse altitude donc du bruit. il me semble que nous sommes dans un territoire plus densément peuplé. Sous quel critères cela a t il été décidé? Pourquoi les trajectoires des avions ainsi que leurs altitudes ne sont pas tous identiques. pouvez vous intervenir pour verbaliser les pilotes ou compagnie qui ne respectent pas les plans de vols. Enfin ne pouvez vous pas calquer vos trajectoires sur des zones moins densément peuplées?
18/04/2022	18:37	Bruit de nuit	Bonjour Serait t'il possible de prévoir qu'il n'y ait pas d'avions la nuit, de 22h à 6h sauf urgences, car, à Toulouse, les avions passent bas au-dessus des habitations et certains avions bruyants nous réveillent. Cordialement
19/04/2022	15:53	Un futur désirable	La note d'information au public est complète, exhaustive. La démarche initiée pour que les associations et les partenaires puissent construire ensemble un avenir acceptable pour l'aéroport va dans le bon sens. 'Place aéroportuaire de Toulouse - Blagnac et territoires, construire ensemble un futur désirable' Il faudrait que cela soit suivi d'effets concrets. Et bien communiquer sur une telle initiative.

19/04/2022	15:54	Un futur désirable	La note d'information au public est complète, exhaustive. La démarche initiée pour que les associations et les partenaires puissent construire ensemble un avenir acceptable pour l'aéroport va dans le bon sens. 'Place aéroportuaire de Toulouse - Blagnac et territoires, construire ensemble un futur désirable' Il faudrait que cela soit suivi d'effets concrets. Et bien communiquer sur une telle initiative.
19/04/2022	18:27	Consultation PPBE TOULOUSE BLAGNAC	Bonjour. Nous sommes situés en bout de piste 2 dans le coeur de quartier St Martin du Touch. Nous avons 3 enfants qui sont régulièrement exposés à des niveaux de bruits dangereux pour leur santé. Nous subissons d'importantes nuisances sonores jour et nuit du fait de la fréquence et du nombre des aéronefs. Par exemple de 15h à 19h30, en moyenne nous recensons 56 passages. Nous demandons: - La mise en place d'un capteur de bruit permanent. - La mise en place d'un capteur pour mesurer la qualité de l'air lui aussi permanent. - La mise en place d'un couvre feu entre 23h00 et 06h00. L'infrastructure de l'aéroport étant équipée de 2 pistes, nous demandons par ailleurs un rééquilibrage de l'utilisation de ces deux pistes. En effet, la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1.' Une répartition à 50/50 entre les 2 pistes permettrait aux riverains les plus impactés en terme de nuisances sonores de diminuer significativement leur exposition à des niveaux de bruits supérieurs à 80db.
19/04/2022	22:50	Altitude de survol trop basse	Nous constatons depuis septembre/octobre 2021 une dégradation nette de notre confort de vie, liée aux nuisances sonores du trafic aérien. Nous entendons un bourdonnement très irritant dans notre maison (en intérieur portes/fenêtres fermées), lorsque les avions décollent face au sud et passe au dessus de notre secteur (la Paderne à Tournefeuille). Nous habitons notre maison depuis 2017 et n'avons jamais subit autant de désagréments. Nous avons constaté que cette nuisance sonore était fortement liée à l'altitude de survol des avions qui est aujourd'hui anormalement basse par rapport à ce que nous avons connu. Après avoir très fréquemment scruté les vols passant au dessus de nous via flightradar24, nous avons pu remarquer que les nuisances sonores s'estompent de manière significative lorsque l'avion est au dessus de 12500/13000 pieds au niveau de notre secteur. Malheureusement, l'écrasante majorité des vols sont bien en deça lorsqu'ils survolent notre secteur, de 7000 à 9500 pieds d'après nos observations. Nous demandons à ce que le plan de prévention des bruits s'attache particulièrement à l'altitude de survol des avions en complément des autres critères tels que la trajectoire sur le plan horizontal.
20/04/2022	15:31	Augmentation significative du bruit dû aux avions à Tournefeuille	Bonjour, J'habite au Nord de Tournefeuille depuis 2013. J'ai remarqué depuis l'été 2021 une augmentation très significative du bruit du fait du passage d'avions au dessus de mon quartier. C'est très gênant et cela dure toute la journée dès que le vent souffle dans la mauvaise direction. Cela nuit très clairement à la qualité de l'environnement sonore. Vu la position de Tournefeuille en tant que commune limitrophe de Toulouse, avec donc un développement démographique important, il faut corriger dès maintenant les trajectoires des avions. Soit pour qu'ils se décalent vers des zones moins habitées, soit pour qu'ils volent au dessus de Tournefeuille à une altitude qui ne nous affecte pas (13000 pieds?). Bien Cordialement

20/04/2022	21:37	....limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.....	Le PPBE est un aveu que les populations subissent des nuisances sonores dues au trafic aérien. Ce trafic augmente drastiquement, et se développe la nuit avec les low cost et le fret, Volotea fait des mouvements à 3h00 ou 5h00, quel honte! Comment osez vous présenter un PPBE qui limiterait la gêne alors qu'il augmente les nuisances? Il ne faut pas parler de gêne mais de nuisances, néfastes pour la santé et subies par une majorité pour le bien d'une minorité de nantis. J'ajoute qu'il a été démontré par le CCNAAT que les nuisances sont aujourd'hui à un niveau supérieur à celui initialement prévu en 2030? Et tout cela avec la bénédiction de l'Etat et des collectivités et élus locaux, à grand renfort d'exonération de taxes, de rabais et de subvention et d'argent public. Vous êtes tout simplement des criminels.
20/04/2022	23:00	Non aux altitudes de survol trop basses et inédites au dessus de Tournefeuille	Residente de Tournefeuille depuis Octobre 2017 et très régulièrement à mon domicile car en congé parental, je constate depuis le mois de septembre 2021 une incroyable recrudescence des nuisances sonores inhérentes au trafic aérien. Ces nuisances sont inédites et dépassent tout ce que nous avons pu connaître depuis que nous habitons le quartier. Nous sommes dérangés dans nos maisons fenêtres fermées, ce qui ne se produisait quasiment jamais avant septembre 2021. Les survols sont très fréquents et à des heures insupportables comme à 06h15 du matin ou à minuit. Nous avons acheté notre maison à Tournefeuille pour échapper à un couloir aérien et nous nous y retrouvons contre notre gré. Nous avons écrit au maire de Tournefeuille, au préfet de Haute Garonne et nous n'avons jamais eu de retours significatifs. Nous avons écrit à la DSAC qui nous informe que les trajectoires n'ont pas changé depuis de nombreuses années en faisant délibérément le silence sur les altitudes. Les survols sont plus bas que jamais et nuisent à tous les habitants de la 3ème plus grosse ville de la Haute Garonne. Il est indispensable de revenir aux altitudes pratiquées avant le Covid pour nous permettre de retrouver la qualité de vie qui était la nôtre avec cette dégradation en septembre 2021.
20/04/2022	23:02	Non aux altitudes de survol trop basses et inédites au dessus de Tournefeuille	Residente de Tournefeuille depuis Octobre 2017 et très régulièrement à mon domicile car en congé parental, je constate depuis le mois de septembre 2021 une incroyable recrudescence des nuisances sonores inhérentes au trafic aérien. Ces nuisances sont inédites et dépassent tout ce que nous avons pu connaître depuis que nous habitons le quartier. Nous sommes dérangés dans nos maisons fenêtres fermées, ce qui ne se produisait quasiment jamais avant septembre 2021. Les survols sont très fréquents et à des heures insupportables comme à 06h15 du matin ou à minuit. Nous avons acheté notre maison à Tournefeuille pour échapper à un couloir aérien et nous nous y retrouvons contre notre gré. Nous avons écrit au maire de Tournefeuille, au préfet de Haute Garonne et nous n'avons jamais eu de retours significatifs. Nous avons écrit à la DSAC qui nous informe que les trajectoires n'ont pas changé depuis de nombreuses années en faisant délibérément le silence sur les altitudes. Les survols sont plus bas que jamais et nuisent à tous les habitants de la 3ème plus grosse ville de la Haute Garonne. Il est indispensable de revenir aux altitudes pratiquées avant le Covid pour nous permettre de retrouver la qualité de vie qui était la nôtre avec cette dégradation en septembre 2021.
22/04/2022	17:14	commentaire	Bonjour des modifications des plan de vol au décollage ont été effectués en 2021 qui ont eu pour effet d'augmenter les nuisances sonores sur mon lieu d'habitation cordialement

22/04/2022	17:15	Modification de plan de vols commune Aussonne	Bonjour des modifications des plan de vol au décollage ont été effectués en 2021 qui ont eu pour effet d'augmenter les nuisances sonores sur mon lieu d'habitation cordialement
22/04/2022	23:51	Commune de Plaisance du Touch	Bonjour Madame, Monsieur, Nous sommes une association d'habitants de Plaisance du Touch (CCAP) fortement impactée par les décollages en RWY 14L/14R. Même si les expérimentations visant à évaluer des procédures de départs RNAV (GNSS) (balise satellite) ont été suspendues en 2020, nous signalons régulièrement des nuisances sonores (75dB) dûes aux décollages CONV (balise sol) lorsque les vols redressent leur trajectoire sur l'Ouest pour repartir vers le Nord et Nord/Est. Nous souhaiterions que le plan PPBE englobe à ce titre la consultation de la commune de Plaisance du Touch et qu'elle apparaisse sur la carte en page 92. En espérant votre compréhension.
23/04/2022	08:46	Mesure O11 potentiellement scandaleuse et inacceptable !	Bonjour, La mesure O11 est rédigée de façon très vague et doit absolument être précisée en termes d'objectifs. Il semble qu'il s'agit ici de concentrer les flux de navigation dans une zone définie par des balises satellite et d'éviter que les avions puissent ne pas s'y conformer. Pire, il semble s'agir également d'étendre ce dispositif aux autres procédures qui ne le seraient pas encore. Quel va être l'effet de cela ? Il me semble clairement que l'on parle d'une punition très sévère à l'encontre des populations qui sont dans le VPE ! J'habite plaisance du touch qui a vu sa tranquillité historique saccagée par la mise en place de balises satellite à la verticale du centre ville. Si O11 consiste à ramener tout le flux de navigation au dessus de nos têtes, alors que le personnel de la DGA rachète nos maisons aux prix et qu'ils viennent y vivre pour contempler leur oeuvre ! Quand il y a nuisances pour la mise en oeuvre d'un service qui sert à tous, alors tout le monde doit 'payer' sa part en termes d'impact. Avoir un avion de temps à autre au dessus de la tête nous le voulons bien, mais : TOUS, c'est hors de question et injuste. Si tel est le cas la DGA doit indemniser les populations impactées à minima de la valeur de la décote des biens immobiliers concernés (40% environ de la valeur du même bien sans nuisances d'avions) + annuellement de la valeur de la taxe foncière de façon à payer un péage aérien. En résumé, que chacun paye son tribu en termes de nuisances perçues, ou bien que l'on indemnise les personnes sur lesquelles on fera tout reposer. Merci pour votre considération et vos explications sur les objectifs de O11. Merci également de proposer des solutions financières concrètes pour les personnes qui vont être sacrifiées si O11 consiste bien à une concentration du flux.

23/04/2022	08:49	Mesure O11 potentiellement scandaleuse et inacceptable !	Bonjour, La mesure O11 est rédigée de façon très vague et doit absolument être précisée en termes d'objectifs. Il semble qu'il s'agit ici de concentrer les flux de navigation dans une zone définie par des balises satellite et d'éviter que les avions puissent ne pas s'y conformer. Pire, il semble s'agir également d'étendre ce dispositif aux autres procédures qui ne le seraient pas encore. Quel va être l'effet de cela ? Il me semble clairement que l'on parle d'une punition très sévère à l'encontre des populations qui sont dans le VPE ! J'habite plaisance du touch qui a vu sa tranquillité historique saccagée par la mise en place de balises satellite à la verticale du centre ville. Si O11 consiste à ramener tout le flux de navigation au dessus de nos têtes, alors que le personnel de la DGA rachète nos maisons aux prix et qu'ils viennent y vivre pour contempler leur oeuvre ! Quand il y a nuisances pour la mise en oeuvre d'un service qui sert à tous, alors tout le monde doit 'payer' sa part en termes d'impact. Avoir un avion de temps à autre au dessus de la tête nous le voulons bien, mais : TOUS, c'est hors de question et injuste. Si tel est le cas la DGA doit indemniser les populations impactées à minima de la valeur de la décote des biens immobiliers concernés (40% environ de la valeur du même bien sans nuisances d'avions) + annuellement de la valeur de la taxe foncière de façon à payer un péage aérien. En résumé, que chacun paye son tribu en termes de nuisances perçues, ou bien que l'on indemnise les personnes sur lesquelles on fera tout reposer. Merci pour votre considération et vos explications sur les objectifs de O11. Merci également de proposer des solutions financières concrètes pour les personnes qui vont être sacrifiées si O11 consiste bien à une concentration du flux.
23/04/2022	17:30	Demande d'arrêt des tests de modifications des couloirs aériens en cours (Toulouse Blagnac)	Depuis 2019 nous avons constaté une augmentation régulière des passages d'avions civils au dessus de notre domicile à Tournefeuille. Nous demandons l'arrêt des tests de modifications des couloirs aériens qui génèrent des bruits au-dessus de Tournefeuille/Plaisance du Touch, zone déjà impactée par les mouvements d'avions militaires issus de l'aéroport Toulouse Matabiau.
24/04/2022	23:33	Rejet 'projet du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-blagnac pour la période 2018-2023'	Bonjour , Je refuse ce projet ' plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-blagnac pour la période 2018-2023' Raison : Vous ne parlez pas de suppression des vols de nuit comme dans d'autres grandes métropoles de France ! Merci
25/04/2022	00:08	Refus de cette consultation.	Je suis contre cette consultation qui n'aborde pas le l'interdiction de vol de nuit ! Merci
25/04/2022	19:29	Aéroport de Toulouse	Nous regrettons le manque de communication et le mépris des responsables de l'aviation civile qui ne répondent pas aux sollicitations des riverains même si ces dernières leurs sont adressées par courrier recommandé. Des modifications de couloirs aériens par clientélisme... satisfaire une classe de la population au détriment d'une autre qui a fait le choix de s'installer hors des nuisances sonore aériennes er voit aujourd'hui leurs biens dévalorisé et le tranquillité perturbée...

25/04/2022	19:30	Aéroport de Toulouse	Nous regrettons le manque de communication et le mépris des responsables de l'aviation civile qui ne répondent pas aux sollicitations des riverains même si ces dernières leurs sont adressées par courrier recommandé. Des modifications de couloirs aériens par clientélisme... satisfaire une classe de la population au détriment d'une autre qui a fait le choix de s'installer hors des nuisances sonore aériennes et voit aujourd'hui leurs biens dévalorisés et la tranquillité perturbée...
27/04/2022	10:51	Nuisances sonores aériennes sur Tournefeuille ouest	Bonjour, depuis ce début d'année 2022 nous constatons de plus en plus d'avions de ligne survolant l'ouest de Tournefeuille à une altitude qui génère une gêne sonore des 6h15 le matin et ce jusqu'à 23h30 le soir. Ce n'est pas tant le bruit d'un cas isolé qui peut être gênant mais la répétition. Sur les vacances d'hivers et sur le début de ces vacances de printemps on a pu compter jusqu'à 10 passages d'avions commerciaux en 15 minutes tôt le matin. Grasses matinées oubliées pour nos adolescents qui ont fort besoin de ce sommeil réparateur (et les parents aussi !!). Avec les beaux jours, profiter de sa terrasse sous le bruit des avions n'est pas très engageant. Ces avions manifestement décollent face au sud pour virer au dessus de la commune lorsqu'ils doivent se diriger vers le nord. Pouvez vous étudier un plan alternatif permettant de rendre à l'ouest de Tournefeuille sa toute relative quiétude (le trafic routier ayant déjà été fortement augmenté, c'est double peine) ? En vous remerciant
27/04/2022	17:48	Nuisances sonores très gênantes à Tournefeuille lors des décollages vers le sud	Bonjour, nous habitons à Tournefeuille 9 rue de Aulnes depuis fin 1993. Lorsque nous avons acheté le terrain et fait construire la maison, il y avait Franczal, mais leur activité était ponctuelle, rarement la nuit, et le week-end. Une rafale de passages de temps en temps. C'était tout à fait supportable. Cette année, les passages d'avions de ligne au-dessus de notre maison lorsque les décollages au départ de Blagnac ont lieu vers le sud sont quasiment incessants. Et s'ajoutent à l'activité de Franczal. Concernant l'activité de Blagnac, cela commence tôt le matin (en fin de nuit), ils s'enchaînent à quelques minutes d'intervalle seulement. Il y en a toute la journée, jusqu'au soir assez tard. On les entend même depuis l'intérieur de la maison, fenêtres double vitrage et volets fermés. Et on entend chacun beaucoup plus longtemps que ceux de Franczal. On m'a dit que rien n'avait changé depuis avant le COVID. J'ai vraiment du mal à le croire. En 2016, j'ai été en arrêt de travail à la même période, et cela n'était pas du tout comme cela. Les autres années, il y avait quelques passages en altitude, mais pas à cette fréquence. Je comprends que les procédures volées existent depuis longtemps, mais je pense que celles qui conduisent les avions à voler au dessus de chez nous sont utilisées un bien plus grand nombre de fois par jour qu'avant, ou qu'elles sont volées un peu différemment. Les gens autour de moi s'en plaignent aussi. Il y a souvent du vent d'autan, le problème est donc très fréquent. N'y a-t-il pas moyen d'écarter un peu les passages sur des zones de population moins denses, ou de répartir les nuisances, parce que là, vraiment, cela devient insupportable. Et pourtant, nous ne nous sommes jamais plaints de Franczal, dont le tour de piste passe au dessus de chez nous. Merci pour votre aide.
28/04/2022	19:41	Assez bruit avion, assez, assez !!!	J'habite rue Fieux Toulouse A certains moments de la journée la fréquence de passage des avions est élevée. Le bruit est tel que cela empêche d'entendre momentanément la télévision, la radio, la vidéo

			etc.. Comment peut-on accepter cette pollution engendrée et déversée (dioxyde de titane et autres polluants) ainsi que l'effet de serre tant décrié. S'il vous plait arrêter cette nuisance insupportable
29/04/2022	10:03	Respect des couloirs et capteurs de bruits supplémentaires	Une dérive importante est constatée sur les décollages en sortie sud ou la garonne est très largement franchie avec des virages nord au dessus de Vieille-Toulouse, Pechbusque et même Vigoulet-Auzil. Ces communes ne disposent pas de capteur de bruits et donc les constatations de nuisances ne sont pas établies. La densité des capteurs de bruits est faible et l'ensemble des communes situées à proximité des couloirs doivent en être équipés. Ce réseau de capteurs doit constituer une mesure fiable et réaliste des nuisances. Actuellement un avion effectuant un décollage sud et un virage long passant au dessus de Vieille-Toulouse ne constituera pas une nuisance sonore au niveau du capteur de Ramonville alors qu'elle sera importante pour les habitants des coteaux.
29/04/2022	10:25	Respect des couloirs et capteurs de bruits supplémentaires	Une dérive importante est constatée sur les décollages en sortie sud ou la garonne est très largement franchie avec des virages nord au dessus de Vieille-Toulouse, Pechbusque et même Vigoulet-Auzil. Ces communes ne disposent pas de capteur de bruits et donc les constatations de nuisances ne sont pas établies. La densité des capteurs de bruits est faible et l'ensemble des communes situées à proximité des couloirs doivent en être équipés. Ce réseau de capteurs doit constituer une mesure fiable et réaliste des nuisances. Actuellement un avion effectuant un décollage sud et un virage long passant au dessus de Vieille-Toulouse ne constituera pas une nuisance sonore au niveau du capteur de Ramonville alors qu'elle sera importante pour les habitants des coteaux.
05/05/2022	10:27	Nuisances sonores	De plus en plus d'avions passent au dessus de notre commune et donc de notre maison . Ceux-ci sont plus nombreux en période scolaire ce qui ne présage rien de calme pour cet été et surtout avec la reprise des vols après pandémie... A chaque passage d'avion, parfois très rapprochés, nous n'entendons plus le chant des oiseaux lorsque nous sommes dans le jardin ou nous devons nous isolé du bruit si nous sommes au téléphone. A l'intérieur cela s'entend aussi jusqu'à nous réveiller tôt le matin. Les passages dans ces nouveaux couloirs occasionnent de réels nuisances sonores et surtout inhabituels pour nous qui habitons depuis longtemps ici. Ce qui nous étonne c'est qu'il existe un couloir à proximité entre Aussonne, Merville et Daux qui peut être emprunté passant au dessus de champs agricoles et qui occasionnerait moins de gêne à la population...
05/05/2022	10:28	Nuisances sonores	De plus en plus d'avions passent au dessus de notre commune et donc de notre maison . Ceux-ci sont plus nombreux en période scolaire ce qui ne présage rien de calme pour cet été et surtout avec la reprise des vols après pandémie... A chaque passage d'avion, parfois très rapprochés, nous n'entendons plus le chant des oiseaux lorsque nous sommes dans le jardin ou nous devons nous isolé du bruit si nous sommes au téléphone. A l'intérieur cela s'entend aussi jusqu'à nous réveiller tôt le matin. Les passages dans ces nouveaux couloirs occasionnent de réels nuisances sonores et surtout inhabituels pour nous qui habitons depuis longtemps ici.

10/05/2022	22:09	Nuisance sonore - Tournefeuille Nord Ouest	Bonjour, Je constate depuis ces derniers mois des nuisances sonores d'avions en partance pour le Nord/Nord Ouest que je n'ai jamais constatées au préalable. Certes ceux-ci sont présents principalement en fonction des conditions météorologiques, mais ils présentent néanmoins une nuisance sonore sur ces journées. Quand on regarde la carte de la région Toulousaine, on peut légitimement se poser 2 questions: 1- Pourquoi la trajectoire actuelle de ces avions qui remontent vers le nord ne se décale pas davantage à l'ouest sur des territoires beaucoup moins dense en population ??? 2- Si c'est le cout du kérozène ou la distance parcourue, il suffit de regarder la carte de la région Toulousaine pour constater que la trajectoire pour aller au Nord est bien plus courte en passant à l'Est de Toulouse. Sans compter que la densité de population impactée y est beaucoup moins importante ! Merci de votre réponse Cordialement.
15/05/2022	14:51	Augmentation nuisance sonore	Habitant à Aussonne niveau chemin d'Alies chemin du Brana d'en Naout, je note que la trajectoire actuelle dans la phase atterrissage conduit à une nette augmentation de la nuisance sonore. Aussonne le 15 mai 2022
16/05/2022	14:12	Nuisances sonores	Depuis plusieurs mois j'ai constaté une augmentation croissante d'avions de tous types comme avions de lignes, avions d'essais (Airbus), avions privés et avions militaires qui survolent mon quartier (rue des vendanges Tournefeuille) et qui provoquent de fortes nuisances sonores. Notamment pour les avions de ligne nous avons constaté un changement des couloirs aériens qui nous perturbent beaucoup plus. Nous comptons sur les autorités pour rétablir une situation plus tranquille comme celle que nous avons connue par le passé.

17/05/2022	18:19	Nuisances aériennes Portet-sur-Garonne Départ QFU14	<p>Bonjour, Il serait intéressant qu'une attention soit enfin portée à la situation du quartier Récébédou/Tardine (Nord de Portet-sur-Garonne). En effet, cette zone hors PGS est soumise à de très fortes nuisances provoquées par les compagnies aériennes commerciales suivant la procédure FISTO/LACOU QFU14 (décollage direction Sud et allant vers Paris, Lille, Bruxelles, etc...). Toutes les études théoriques d'impact de bruit sur cette zone sont en décalage avec la réalité car celles-ci sont basées sur une trajectoire théorique moyenne ne correspondant pas aux flux réels des trajectoires effectués ainsi que les hauteurs de survol qui en découlent. Il suffirait de regarder les flux de trajectoires sur plusieurs journées pour constater que la journée type retenue par la DGAC pour ces études théoriques de bruit est une journée plutôt favorable pour minimiser l'impact sur la population de cette zone. Avec la reprise du trafic post Covid certaines journées jusqu'à 65 vols suivent cette route (FISTO/LACOU 14). Une grande majorité de ces vols, notamment les compagnies Air France et EasyJet, profitent d'une procédure plutôt permissive au niveau des trajectoires pour effectuer un virage serré au dessus de forte densité de population (Portet, Saint-Simon, Cugnaux, Tournefeuille) alors qu'un large couloir à très faible démographie (voire inhabité) longeant la Garonne est disponible et permettrait d'attendre des hauteurs de vol beaucoup plus élevés (7000-8000 pieds) avant de survoler d'importants quartiers. Ce couloir était sûrement celui visé par la procédure mais les compagnies commerciales prêtes à gagner 30 secondes de vols au détriment de la tranquillité de milliers de personnes flirtent avec les limites des instructions, quitte à finir par les enfreindre. Après avoir commencé à constater ces infractions aux consignes de la procédure et que celles-ci accentuent les nuisances que je subis, j'ai conçu un programme informatique me permettant d'analyser tous les vols au départ de Blagnac et notamment concernant le 1er virage de la procédure FISTO/LACOU QFU14 qui impacte le quartier. Le mois de décembre 2021 il y a régulièrement eu des journées avec plus de 30 % des vols en infraction avec les consignes, puis 40% des vols les mois de janvier et février 2022. J'ai donc envoyé à la DGAC et l'ACNUSA des rapports démontrant visuellement ces infractions pour chacun des vols concernés. A partir de mars 2021, une amélioration est visible au niveau des infractions (inférieures à 10%) mais pas au niveau des survols du quartier. Une montée plus rapide permettant de passer dans le cadre de la procédure, sans vraiment améliorer les nuisances. Actuellement je subis toute la journée de 6h à 0h00 des bruits dépassant les 50dB à l'intérieur de mon domicile (équipé en double vitrage) pour les quelques mesures que j'ai pu effectuer mais ce chiffre est sûrement sous-estimé car ce n'était sûrement pas les avions les plus bruyants. Je suis obligé de dormir avec des bouchons d'oreilles (chose que je devrais faire à vie si rien ne change) pour ne pas être réveillé en sursaut à chaque passage d'avions. A l'extérieur les bruits avoisinent les 70dB, avec un Lden certainement très supérieur aux recommandations de l'OMS. Aucune mesure réelle de Lden n'est faite sur le secteur et personne ne veut vraiment le constater apparemment. Aujourd'hui, mon domicile étant considéré hors PGS, je n'ai droits à aucune aide à l'isolation concernant ces bruits hautement nuisibles et n'ai que pour seule solution de revendre mon bien et abandonné mon projet de vie à cause de ces nuisances qui avec un peu d'effort des</p>
------------	-------	---	--

			<p>compagnies pourraient améliorer la vie d'énormément de personnes. Dans une démarche de moindre bruit il est quand même surprenant que rien ne soit fait pour obliger les vols commerciaux à utiliser un couloir quasiment inhabité (centré sur la Garonne) et sans besoin de modification générale de procédure. Couloir d'ailleurs utilisé par la majorité des vols d'essai ainsi que les avions cargos de nuit certainement en guidage satellite. Des mesures de Lden ponctuelles ou par installation d'une station seraient aussi les bienvenues dans le quartier Récébédou/Tardine de Portet-sur-Garonne qui est, parmi les zones hors PGS, une des plus exposées aux décollages concentrés au même endroit. Ceci permettrait d'officialiser les nuisances réelles subies dans le secteur et aller contre la conviction générale que Blagnac ne provoque aucune nuisance sur la commune de Portet-sur-Garonne. Voici mes coordonnées si besoin de plus de détails concernant les données que j'avance.</p>
--	--	--	---

18/05/2022	07:20	Avis du collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine( CCNAAT)	<p>Veillez trouver ci-joint l'Avis du Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine ce jour 18 mai 2022</p> <p>Point 1 : Un PPBE qui fait le constat de la très forte dégradation de la situation nocturne Le projet de PPBE proposé par la DGAC contient un élément vraiment intéressant dans l'objectif 1 du §5.2.2 : c'est le comptage des populations impactées par le bruit aérien dont il faut évaluer l'impact « Les objectifs fixés pour ce PPBE 2018-2023 sont les suivants : 1- S'assurer que, dans le cadre de la reprise de l'activité, la surface et le décompte des populations exposées au trafic en nuit complète sont maintenus à un niveau inférieur ou égal au niveau prévu pour le long terme dans le cadre des CSB 2017 fixées par arrêté du 19 avril 2019 (soit pour Ln &gt; 50 dB, 8480 habitants et 12,57 km2) » Ce qu'il faut savoir c'est que le niveau de long terme présenté ici avec le chiffre de 8480 habitants dans la zone soumise à un Lnight supérieur à 50 dB est issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2007. Or le PEB prévoyait la stabilité du nombre de personnes exposées au bruit nocturne entre 2007 et 2030 et était donc quasi identique en 2007 et 2030. Il faut donc considérer que les 14760 habitants soumis à un bruit nocturne supérieur à 50dB (Ln&gt; 50dB) constatés en 2017 illustrent la très nette dégradation de la situation entre 2007 et 2017 (+73%).</p> <p>Point 2 : Pourtant l'État avait pris des engagements Devant la Commission Consultative de l'Environnement le 4 novembre 2010, puis par l'arrêté préfectoral du 24 février 2011, l'État avait présenté « un nouveau train de mesures destinées maîtriser et à réduire progressivement les nuisances sonores imputables aux vols de nuit ». L'objectif du point 1 du projet de PPBE met donc en évidence l'échec complet d'ATB et des services de l'État à tenir leurs engagements sur la période précédente puisque le comptage de populations impactées par les nuisances sonores imputables aux vols de nuit n'a pas été réduit mais a augmenté dans une proportion extrêmement forte (+73%)</p> <p>Point 3 : Un projet de PPBE avec des mesures beaucoup trop peu contraignantes pour atteindre l'objectif 1 Dans la lignée des promesses de résultat des mesures proposées en 2010/2011, celles du PPBE proposées ici sont limitées et peu contraignantes par exemple : - Il n'y a aucun engagement sur la limitation du nombre de mouvements sur la période nocturne (22h-06h) sur la plate-forme toulousaine, il est donc impossible de garantir un seuil maximal de « nuisances sonores aériennes » - Il n'y a aucun engagement sur la suppression des « modulations tarifaires à la baisse » octroyées par ATB sur l'ouverture de lignes ou augmentation du trafic passager sur la période 22h-minuit. Ceci démontre le maintien d'une volonté de croissance de trafic sur cette période horaire (qui fait partie de la nuit) - Le déplacement des vols vers le nord en cas de vent faible est hautement aléatoire car il dépend par définition des conditions de vent. Le CCNAAT conteste la capacité des mesures proposées à atteindre de façon certaine un objectif de retour à un comptage de population soumis à des nuisances sonores nocturnes imputables au trafic aérien égal à celui de 2007. Le CCNAAT note d'ailleurs que l'objectif 1 est moins ambitieux que celui présenté dans l'arrêté préfectoral du 24 février 2011 qui visait à réduire l'impact du trafic aérien nocturne. Pour le CCNAAT seule une étude rigoureuse des conditions d'instauration d'une période de couvre-feu (comme cela a été mis en place pour l'aéroport de Nantes le 8 avril 2022) montrerait la réelle prise de conscience de l'État de l'impact</p>
------------	-------	--	---

			<p>sanitaire des « vols de nuit » sur les populations de l'agglomération toulousaine. Point 4 : aucune mesure « en journée » Le CCNAAT rappelle qu'en 2017, la zone de bruit « Lden » a atteint les limites modélisées pour 2030 et qu'en 2018 le trafic a été supérieur. L'absence d'étude de décollage depuis les seuils de piste 24h/24h, voire sur la période très sensible du 6h-8h démontre une nouvelle fois que les intérêts des acteurs du transport aérien passent bien avant ceux des populations riveraines et que la prise en compte environnementale par les services de la DGAC n'en est qu'à ses balbutiements.</p>
18/05/2022	21:48	Des nuisances sonores toujours gênantes	Suite aux bruits fréquents et réguliers, les réveils nocturnes sont de plus en plus difficiles à gérer au quotidien. Il est temps que cela cesse !
18/05/2022	21:49	Des nuisances sonores toujours gênantes	Suite aux bruits fréquents et réguliers, les réveils nocturnes sont de plus en plus difficiles à gérer au quotidien. Il est temps que cela cesse !

18/05/2022	23:22	ma position sur le peb	<p>Point 1 : Un PPBE qui fait le constat de la très forte dégradation de la situation nocturne Le projet de PPBE proposé par la DGAC contient un élément vraiment intéressant dans l'objectif 1 du §5.2.2 : c'est le comptage des populations impactées par le bruit aérien dont il faut évaluer l'impact « Les objectifs fixés pour ce PPBE 2018-2023 sont les suivants : 1- S'assurer que, dans le cadre de la reprise de l'activité, la surface et le décompte des populations exposées au trafic en nuit complète sont maintenus à un niveau inférieur ou égal au niveau prévu pour le long terme dans le cadre des CSB 2017 fixées par arrêté du 19 avril 2019 (soit pour Ln &gt; 50 dB, 8480 habitants et 12,57 km2) » Ce qu'il faut savoir c'est que le niveau de long terme présenté ici avec le chiffre de 8480 habitants dans la zone soumise à un Lnight supérieur à 50 dB est issu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de 2007. Or le PEB prévoyait la stabilité du nombre de personnes exposées au bruit nocturne entre 2007 et 2030 et était donc quasi identique en 2007 et 2030. Il faut donc considérer que les 14760 habitants soumis à un bruit nocturne supérieur à 50dB (Ln&gt; 50dB) constatés en 2017 illustrent la très nette dégradation de la situation entre 2007 et 2017 (+73%).</p> <p>Point 2 : Pourtant l'État avait pris des engagements Devant la Commission Consultative de l'Environnement le 4 novembre 2010, puis par l'arrêté préfectoral du 24 février 2011, l'État avait présenté « un nouveau train de mesures destinées maîtriser et à réduire progressivement les nuisances sonores imputables aux vols de nuit ». L'objectif du point 1 du projet de PPBE met donc en évidence l'échec complet d'ATB et des services de l'État à tenir leurs engagements sur la période précédente puisque le comptage de populations impactées par les nuisances sonores imputables aux vols de nuit n'a pas été réduit mais a augmenté dans une proportion extrêmement forte (+73%) CCNAAT 32 avenue Lamartine 31100 Toulouse 06 25 43 22 33 ufcna.ccaat@gmail.com site <a href="http://www.ccaat.fr">http://www.ccaat.fr</a></p> <p>Point 3 : Un projet de PPBE avec des mesures beaucoup trop peu contraignantes pour atteindre l'objectif 1 Dans la lignée des promesses de résultat des mesures proposées en 2010/2011, celles du PPBE proposées ici sont limitées et peu contraignantes par exemple : - Il n'y a aucun engagement sur la limitation du nombre de mouvements sur la période nocturne (22h-06h) sur la plate-forme toulousaine, il est donc impossible de garantir un seuil maximal de « nuisances sonores aériennes » - Il n'y a aucun engagement sur la suppression des « modulations tarifaires à la baisse » octroyées par ATB sur l'ouverture de lignes ou augmentation du trafic passager sur la période 22h-minuit. Ceci démontre le maintien d'une volonté de croissance de trafic sur cette période horaire (qui fait partie de la nuit) - Le déplacement des vols vers le nord en cas de vent faible est hautement aléatoire car il dépend par définition des conditions de vent. Le CCNAAT conteste la capacité des mesures proposées à atteindre de façon certaine un objectif de retour à un comptage de population soumis à des nuisances sonores nocturnes imputables au trafic aérien égal à celui de 2007. Le CCNAAT note d'ailleurs que l'objectif 1 est moins ambitieux que celui présenté dans l'arrêté préfectoral du 24 février 2011 qui visait à réduire l'impact du trafic aérien nocturne. Pour le CCNAAT seule une étude rigoureuse des conditions d'instauration d'une période de couvre- feu (comme cela a été mis en place pour l'aéroport de Nantes le 8 avril 2022) montrerait la réelle prise de conscience de l'État de l'impact sanitaire des « vols de nuit » sur les populations de</p>
------------	-------	------------------------	--

			<p>l'agglomération toulousaine. Point 4 : aucune mesure « en journée » Le CCNAAT rappelle qu'en 2017, la zone de bruit « Lden » a atteint les limites modélisées pour 2030 et qu'en 2018 le trafic a été supérieur. L'absence d'étude de décollage depuis les seuils de piste 24h/24h, voire sur la période très sensible du 6h-8h démontre une nouvelle fois que les intérêts des acteurs du transport aérien passent bien avant ceux des populations riveraines et que la prise en compte environnementale par les services de la DGAC n'en est qu'à ses balbutiements. CCNAAT site : <a href="http://www.ccnaat.fr">http://www.ccnaat.fr</a></p>
19/05/2022	07:06	Nuisance sonore	<p>Habitant depuis 20 ans à la limite de la Zone d'exposition au bruit je m'oppose farouchement au vol de nuit qui sont insupportables. Les rotations sont très nombreuses le matin et le soir. Nous ne pouvons nous entendre si nous sommes dehors. Par ailleurs on peut s'interroger sur l'impact écologique de tous ces vols.</p>

19/05/2022	10:50	Non respect des consignes par certains pilotes	Bonjour, les nouveaux plans de vols ne sont visiblement pas respecté car le volume sonore a considérablement augmenter sur la zone de Tournefeuille à proximité de la Ramée en peine zone résidentielle épargnée par le passé. Nous habitons ce quartier depuis 30 ans, nous sommes amoureux de l'aéronautique, avec un brevet de pilote à la maison; lors de notre choix nous avons tenu compte des aéroports et aérodromes de proximité avec une connaissance fine des tours de piste et des axes. Depuis peu à 6h00 du matin ou vers 23h des pilotes incompetents voire délinquants ne respectent pas les couloirs en test générant des nuisances sonores mal supportables. Toutes des données techniques sont accessibles pour le démontrer. nous vous demandons donc de revenir aux plans précédents ou de sanctionner les compagnies fautives très sévèrement.
19/05/2022	12:03	Nouvelle balise sur Plaisance du Touch	19 mai 2022 Bonjour, Depuis l'implantation de la balise sur Plaisance du Touch, les nuisances sonores ont augmenté de façon importante. Par décollage Sud, les avions civils passent maintenant de façon concentrée sur Plaisance du Touch. De plus, les avions d'essais Airbus (notamment A400M) passent également par cette balise et font parfois de nombreux passages dans une même journée. Enfin, il y a de plus en plus d'avions civils (y compris à réacteurs) qui atterrissent sur l'aéroport de Francazal. Tout ceci forme un ensemble de perturbations au bruit et à la pollution de l'air que je n'ai pas retrouvé dans cette étude qui 'découpe' les perturbations de façon théorique et très éloignée de la réalité du terrain. L'implantation de cette balise a dégradé très fortement la qualité de vie à Plaisance du Touch. La situation va empirer avec le retour des fréquences pré-Covid. Plus globalement, ce développement du trafic aérien va à l'encontre de l'urgence climatique. Il serait temps de changer de logique. Plaisance du Touch
19/05/2022	12:40	Résidente des sept-deniers	Il me parait important de mettre en place les avions nécessaires mais surtout de vérifier que cela soit réellement fait ce qui ne semble pas être le cas des différents acteurs. Par ailleurs, il n'est jamais évoqué le problème des sept-deniers, alors que ce quartier est clairement impacté par le bruit des avions avec je pense un phénomène d'amplification dû à la Garonne. Notre santé et la valeur de nos biens est réellement remis en cause sans que cela n'intéresse personne !
19/05/2022	16:14	PPBE	Bonjour,Habitant de Ramonville-St Agne,je subis les nuisances sonores tous les jours-surtout à certains horaires sensibles(précisés dans l'avis du CCNAAT).Je ne constate aucune amélioration,malgré les engagements pris.Nous sommes dérangés en permanence en début et en fin de nuit.Les riverains ne sont pas prioritaires pour les acteurs du PPBE,l'essentiel est ailleurs.
19/05/2022	16:15	PPBE	Bonjour,Habitant de Ramonville-St Agne,je subis les nuisances sonores tous les jours-surtout à certains horaires sensibles(précisés dans l'avis du CCNAAT).Je ne constate aucune amélioration,malgré les engagements pris.Nous sommes dérangés en permanence en début et en fin de nuit.Les riverains ne sont pas prioritaires pour les acteurs du PPBE,l'essentiel est ailleurs.

20/05/2022	10:01	Assez bruit avion, assez, assez !	Par moment passage avion chaque 3 minutes. Assez bruit d'avion, c'est intenable ! A chaque fois en plus du bruit qui me révolte, je pense à l'effet catastrophique sur le climat avec les gaz à effet de serre procuré à chaque passage d'avion. Après une accalmie en 2020 et 2021 on assiste à nouveau à une recrudescence du trafic. C'est avec appréhension que je reviens à mon domicile après des vacances en ayant à affronter à nouveau cette pollution sonore. STOP STOP BRUIT AVIONS
20/05/2022	11:21	Pech David Toulouse	Habitante du quartier Pech David de Toulouse, je fais ici remonter les fortes nuisances sonores avec des avions ayant une altitude entre environ 300 et 500 mètres qui dévient leurs trajectoires dans cette zone (selon leurs lignes). Dans ces manoeuvres, en tournant, nous recevons le bruit des moteurs en plein régime et donc également la pollution de l'air. Et ce, durant une très large plage horaire qui débute très tôt le matin et très tard le soir avec un défilé de départs de vols ou d'atterrissages excessif en continue. Ma question est : Qu'est-il réellement fait pour la santé des habitants? Il y a t-il une mesure du taux de pollution atmosphérique mise en place ainsi qu'une étude de la répercussion de cette pollution sur la flore et la faune?
20/05/2022	13:59	Contribution de la Région Occitanie	La Région Occitanie a défini en 2018 une stratégie aéroportuaire visant trois objectifs : le désenclavement des territoires, le développement économique et touristique et l'ouverture de la Région sur le monde. Dans ce cadre, l'aéroport de Toulouse-Blagnac joue un rôle essentiel en tant qu'aéroport national, 5ème de France, premier de la région en nombre de passagers et fort d'une industrie aéronautique au rayonnement mondial. A ce titre, la Région tient à accompagner et soutenir son développement. Néanmoins, comme toute infrastructure importante, la prise en compte des questions environnementales, notamment des nuisances sonores, constitue un enjeu essentiel pour permettre sa bonne insertion territoriale et, à terme, préserver ses atouts. Cet aspect est d'autant plus prégnant que la plate-forme se trouve aujourd'hui insérée dans le tissu urbain de la métropole Toulousaine. C'est pourquoi la Région est très attentive à ce sujet. Ainsi, depuis 2019, dans le cadre d'un groupement de commandes avec le Département de la Haute-Garonne, la Région a participé à la création d'un dispositif indépendant de mesure et d'information sur le bruit du trafic aérien autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, confié à l'association BRUITPARIF, complémentaire du réseau « Sentinelle » déployé par la société aéroportuaire ATB. Les données recueillies sont mises à disposition du public en temps réel via une plateforme de consultation. Aujourd'hui, la Région se réjouit que le projet de PPBE pour la période 2018-2023 ait pu être finalisé et puisse être prochainement approuvé. Le sujet des nuisances sonores nocturnes, sur lequel la Région souhaite la plus grande vigilance, est clairement identifié. Il fait l'objet de nouvelles mesures et d'évaluations avec des résultats attendus dès 2023. La Région sera particulièrement attentive aux orientations et mesures qui pourront être prises sur ce sujet, dans l'esprit de l'approche équilibrée définie par les textes. La Région continuera de porter l'ambition de minimiser l'impact du bruit sur l'environnement de l'aéroport dans le cadre de sa participation à la démarche Atelier des Territoires de la zone aéroportuaire de Toulouse-Blagnac actuellement en cours.

21/05/2022	18:08	Quartier Ancely : où est passée la qualité de vie ?	<p>Le quartier d Ancely, 31300 Toulouse est considéré comme étant dans une zone de faible exposition aux nuisances sonores aériennes. Pourtant ce quartier si calme en 2002, année où je m y installe se voit maintenant envahi par ce bruit aérien lié aux décollages. La fréquence des décollages toutes les 2 min surtout matin et soir empêche toute possibilité de vivre sainement tant ce bruit impacte la vie. Aussi l'odeur du kérosène dans le quartier est parfois si forte qu'on se croirait sur le tarmac. Quand la population aura-t-elle le droit de vivre sainement sans bruit et sans pollution atmosphérique afin de limiter les conséquences sanitaires. Seul la réduction des rotations de jours (équivalent à 2010) et suppression des vols de 22h à 6h permettront une amélioration à ce constat catastrophique. Merci de penser aux habitants.</p>
21/05/2022	18:23	Une réduction de la population exposée au bruit illusoire avec des mesures proposées si limitées	<p>1- Depuis 2017, le Plan d'Exposition au Bruit est en cours de réévaluation. Ce processus a bloqué sur des perspectives de trafic, jamais fournies par ATB et la DGAC. 2- Les Cartes Stratégiques du Bruit de 2017 ont montré qu'avec un trafic de 100000 mouvements annuels ont atteint les surfaces de bruit prévues pour 2030 (PEB) avec un trafic de 140000 mouvements en LDEN 3 - le trafic de 2018 a été supérieur à celui de 2017, les zones de bruit pour l'année 2018 ont donc dépassées les prévisions du PEB (2030) 4- Comme le confirme ce PPBE, la population soumise à un bruit nocturne (Ln) supérieur au seuil de référence de 50dB a dépassé de plus de 70% la population soumise à ce niveau de bruit en 2007 (année d'établissement du PEB) et 2030 (année de projection du PEB qui ne prévoyait pas d'augmentation sur ce point) 5- Les calculs et projections présentées en CCE ne se basent que sur les chiffres de l'année 2017, ce qui est une façon très limitée de prévoir les conditions sonores du futur proche (développement aujourd'hui et dans un futur proche du trafic des B737-800 et Beluga XL tous deux très bruyants) 6- Le nouveau logiciel de modélisation du bruit prend maintenant en compte les éléments météo dont le vent or la DGAC n'a donné aucune information sur les valeurs de température moyenne (réchauffement climatique) ou de vent (le vent du nord est décalé par rapport à l'axe des pistes) Le présent projet de PPBE a fait l'objet de 4 CCE entre avril 2021 et mars 2022 pour aboutir au constat partagé de l'échec de la maîtrise et encore plus de la réduction du bruit nocturne (22h-06h) dans la période du PPBE précédent malgré les engagements de l'Etat (arrêté préfectoral de février 2011). Comment croire qu'ATB et la DGAC feront mieux avec des mesures dans la continuité de celles de 2010, dont aucune ne limite le volume du trafic aérien sur la nuit complète et qu'ATB maintien des incitations financière pour l'ouvertures de nouvelles lignes entre 22h et minuit. Seule la mise en place d'une période de repos pour tous (couvre-feu) peut redonner un peu de crédibilité aux instances qui prétendent garantir l'équilibre entre intérêts économiques et santé des populations. Réaliser une véritable étude coût/bénéfice équitable d'une période nocturne sans bruit aérien dans le cadre de l'Approche Equilibrée qui doit suivre l'approbation du PPBE est indispensable dans une agglomération où la santé des habitants de tout le secteur ouest de Grenade, Aussonne à Ramonville, Pechbusque en passant bien sûr par la ville de Toulouse.</p>

21/05/2022	22:15	Francazal indissociable	Pourquoi Francazal est traité à part, et donc parce qu'il n'a pas le même trafic, n'a pas la contrainte de Blagnac. Hors cet aéroport est un déversoir de Blagnac, des avions mis en stocks (Airbus, ATR), un maintenancier, un constructeur (Aura), des essais en vol (Aura, ATR) qui sont des annexes du business de Blagnac parce qu'il n'y pas la place. Hors les départs convergent dans les mêmes zones habitées, et les trajectoires se rejoignent, et se cumulent. C'est comme si on dissociait l'aéroport d'affaire et le commercial de Blagnac ou le fret du passage de Blagnac, ou Airbus du civil, le militaire du civil. Les 2 aéroports doivent être mis dans le même dossier car ils provoquent des nuisances complémentaires et cumulées sur le même environnement.
21/05/2022	22:16	Francazal indissociable	Pourquoi Francazal est traité à part, et donc parce qu'il n'a pas le même trafic, n'a pas la contrainte de Blagnac. Hors cet aéroport est un déversoir de Blagnac, des avions mis en stocks (Airbus, ATR), un maintenancier, un constructeur (Aura), des essais en vol (Aura, ATR) qui sont des annexes du business de Blagnac parce qu'il n'y pas la place. Hors les départs convergent dans les mêmes zones habitées, et les trajectoires se rejoignent, et se cumulent. C'est comme si on dissociait l'aéroport d'affaire et le commercial de Blagnac ou le fret du passage de Blagnac, ou Airbus du civil, le militaire du civil. Les 2 aéroports doivent être mis dans le même dossier car ils provoquent des nuisances complémentaires et cumulées sur le même environnement.
21/05/2022	22:30	mesure de bruit à Ramonville n'est pas représentative	Ramonville est sur le versant opposé à l'aéroport. Les avions sont hauts à cette position. Plus près c'est Cépière. Entre les deux les avions échappent souvent par main gauche ou droit et ne vont pas ou ne passent pas par Ramonville. Vieille-Toulouse est au carrefour des routes et survolé à basse altitude pour toutes arrivées ou départs par le sud. Souvent les avions font aussi des boucles par VT sans jamais survoler Ramonville. Quant un avion de nuit qu'i n'est pas passé par Ramonville est mesuré à plus de 75dBa par celui-ci vous imaginez ce qu'aurait été une mesure à VT. C'est souvent le cas.

21/05/2022	22:35	Association APEL - Commune de LARRA - Expérimentation trajectoires NORD	<p>A LARRA, commune située au Nord-Ouest de l'aéroport, nous observons une augmentation constante de bruit des avions, que ce soit au décollage comme à l'atterrissage. L'APEL (Association de Protection de l'Environnement) intervient dans cette consultation pour signaler que l'expérimentation du Projet de modification des trajectoires de décollage face au nord, une des causes (principales) de cette augmentation de bruit, rencontre une forte opposition des populations riveraines. Les conséquences de ce déplacement de trajectoires vers l'Ouest se retrouvant sur les communes de DAUX, LARRA et GRENADE ENGARRES. En ce qui concerne spécifiquement la commune de LARRA, les préconisations précises des conclusions de l'enquête publique RESERVE MAJEURE N°3 n'ont toujours pas été mises en oeuvre. Nous demandons : 1) De revenir aux trajectoires initiales, STATU QUO - FISTO 5P et LACOU 5P. Ou a minima, d'un déplacement du point BO320 de 2,4km, plus au Sud et dans l'axe de la piste. Résultat d'un éloignement de 500 mètres du trajet FISTO 5Q au droit de Larra, comme le demande le Commissaire enquêteur, réserve majeure n°3 dans les conclusions de l'enquête publique. 2) Nous sommes inquiets, par la volonté d'augmenter les décollages vers le Nord par application du contre QFU et ce pour les vols de nuit (voir fiche 005 du PPBE). Il faut savoir, qu'actuellement 67% des vols décollent vers le Nord. 3) Nous nous solidarisons avec le collectif CCNAAT, pour demander la suppression des vols de nuit de 23h00 à 6h00. 4) De participer au groupe de travail du GT3 du PPBE. 5) De participer aux études sur l'approche équilibrée, notamment sur les descentes continues. Nous attendons une réduction significative du bruit à l'atterrissage, situation devenant invivable avec l'augmentation du nombre de vols aux heures de pointe du trafic aérien. 6) La mise en place d'un capteur de bruit sur notre commune de Larra. 7) Vu le fort impact du trafic aérien sur Larra, nous renouvelons notre demande de participer à la CCE (Comité Consultatif de l'Environnement).</p>
------------	-------	--	--

21/05/2022	22:37	Association APEL - Commune de LARRA - Expérimentation trajectoires NORD	A LARRA, commune située au Nord-Ouest de l'aéroport, nous observons une augmentation constante de bruit des avions, que ce soit au décollage comme à l'atterrissage. L'APEL (Association de Protection de l'Environnement) intervient dans cette consultation pour signaler que l'expérimentation du Projet de modification des trajectoires de décollage face au nord, une des causes (principales) de cette augmentation de bruit, rencontre une forte opposition des populations riveraines. Les conséquences de ce déplacement de trajectoires vers l'Ouest se retrouvant sur les communes de DAUX, LARRA et GRENADE ENGARRES. En ce qui concerne spécifiquement la commune de LARRA, les préconisations précises des conclusions de l'enquête publique RESERVE MAJEURE N°3 n'ont toujours pas été mises en oeuvre. Nous demandons : 1) De revenir aux trajectoires initiales, STATU QUO - FISTO 5P et LACOU 5P. Ou a minima, d'un déplacement du point BO320 de 2,4km, plus au Sud et dans l'axe de la piste. Résultat d'un éloignement de 500 mètres du trajet FISTO 5Q au droit de Larra, comme le demande le Commissaire enquêteur, réserve majeure n°3 dans les conclusions de l'enquête publique. 2) Nous sommes inquiets, par la volonté d'augmenter les décollages vers le Nord par application du contre QFU et ce pour les vols de nuit (voir fiche 005 du PPBE). Il faut savoir, qu'actuellement 67% des vols décollent vers le Nord. 3) Nous nous solidarisons avec le collectif CCNAAT, pour demander la suppression des vols de nuit de 23h00 à 6h00. 4) De participer au groupe de travail du GT3 du PPBE. 5) De participer aux études sur l'approche équilibrée, notamment sur les descentes continues. Nous attendons une réduction significative du bruit à l'atterrissage, situation devenant invivable avec l'augmentation du nombre de vols aux heures de pointe du trafic aérien. 6) La mise en place d'un capteur de bruit sur notre commune de Larra. 7) Vu le fort impact du trafic aérien sur Larra, nous renouvelons notre demande de participer à la CCE (Comité Consultatif de l'Environnement).
21/05/2022	22:39	revoir la tolérance des vols de nuit	Il n'est pas possible qu'un avion cargo de plus de 20 ans puisse être admissible la nuit, par exemple à 3h du matin quand on mesure déjà plus de 75dBa à plusieurs kilomètres de sas trajectoire. A Vieille-Toulouse il survole soudainement et réveille tout le monde. Comment un avion interdit à Heathrow, référence de la tolérance au niveau sonore pour la circulation de nuit peut-il être admis à Toulouse ? Dans ce cas tous les avions modernes conçus avec cette référence (A380, A350, A321 et tous les neo) devraient pouvoir circuler librement autant que les vieux 767 ou 757... Il faut revoir la tolérance et ne pas se fier à des mesures obsolètes de certification que la maintenance ne sait reproduire. Comme pour les voitures les avions doivent passer le contrôle et certifier régulièrement son niveau sonore réel et être surveillé par l'aéroport.
21/05/2022	22:46	imposer des virages en altitude	Pourquoi les virages se font-ils à basse altitude, obligeant à pousser les moteurs pour contrer le manque de portance ? S'il ne peut virer de suite au dessus de la Garonne (et ce n'est déjà pas tolérable pour les habitations en dessous et limitrophes car il dérangent allègrement), ne tirent pas en ligne droite, maximisant leur taux de montée et dégageant au plus vite le ciel proche des habitations et virer quant la vitesse et la distance est optimum ? Avec la crise Covid ils ont pris l'habitude de virer un peu où ils veulent vu le peu de trafic en suivant, la réglementation ne leur imposant pas autre chose que

			d'échapper du point de sortie de l'axe de décollage. On doit pouvoir imposer une trajectoire directe et rapide à une altitude donnée pour pouvoir tourner, afin d'échapper à l'environnement conflictuel.
21/05/2022	22:56	exiger et contrôler les départs en fond de piste	Si l'avion, prenait son départ en début de piste il décollerait bien avant la fin de piste et serait déjà bonne altitude en survolant les zones habitées. De dire systématiques de pilotes aucun ne le fait car rien ne leur impose. C'est un minimum à contrôler et ainsi les virages au dessus de la Garonne seraient peut-être un peu plus respectés s'ils veulent absolument virer court ou bien ils seraient déjà ben haut en passant au dessus de Vieille-Toulouse, réduisant très nettement leur empreinte sonore au sol. Ainsi plus d'avions pourraient même être autorisés à décoller même en limite de nuit.
21/05/2022	23:04	modéliser la nuisance sonore	Airbus a tous les modèles pour simuler le bruit généré par des aéronefs selon la distance, et d'autres labos (Onera, Cnes, Cnrs...) pourraient compléter avec un modèle de propagation géographique 3D, voire avec les contraintes météo (vent, humidité, pression...). Toulouse s'enorgueillira de développer ce modèle combiné pour la maîtrise de la pollution sonore aérienne et de protection de l'environnement. Pourquoi faire des essais sur des plusieurs années à la mode des années 50 (sans rien pouvoir en conclure) quand nous avons ici les moyens et les hommes qui savent, et qui ont déjà en leur sein? Ce modèle, complément à ATM s'il le faut, serait une aide précieuse à la conduite des vols et à la décision des aéroports, et de transparence avec les associations.
22/05/2022	09:04	Double voire triple peines...	La ville de Plaisance-du-Touch n'a, certains jours, plus rien de plaisant. Ainsi par vent de sud, les avions de ligne décollant de Blagnac la survolent toutes les cinq / dix minutes. Située à proximité de la base militaire de Franczal, elle est également survolée régulièrement par de gros avions militaires, volant bas, dans un fracas assourdissant (au point d'interrompre les conversations) pour des essais parfois commandés par l'aéroport de Blagnac quand il s'agit du bruyant A400m. Les rotations et parachutages toutes les 15/20 minutes durent parfois toute une semaine. A cela s'ajoutent, les avions de Blagnac qui atterrissent à Franczal pour maintenance, les jets et avions privés ou commerciaux qui font de même... Outre le bruit incessant, il serait intéressant de mesurer les impacts sanitaire, psychologique, écologique de tous ces survols sur les populations survolées... Les vols commencent de plus en plus tôt le matin et s'arrêtent tard le soir, ceux de nuits sont également de plus en plus fréquents... Les essais de nouveaux couloirs aériens passant par des balises (l'une d'elles implantée à Plaisance si je ne me trompe) lors des décollages par vent de sud démarrés en 2020 ont considérablement nuit au confort des habitants de Plaisance. A l'heure où il est question de lutte contre le réchauffement climatique, où il est nécessaire de faire baisser drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre, l'implantation en zone urbaine densément peuplée et le développement de Blagnac couplé à celui de Franczal posent vraiment problème...

22/05/2022	09:39	Survols insupportables par vent de sud-ouest	Bonjour, Habitant le quartier d'Encrabe à Plaisance du Touch depuis 2 ans, j'ai eu la mauvaise surprise d'y découvrir les survols selon un itinéraire fixe (ou quasi) des avions au décollage de Blagnac pour des destinations de l'ouest et du nord dont Paris, Londres et Bruxelles (les lignes les plus importantes donc), à des altitudes de parfois moins de 2000m. Ces survols nombreux et à la verticale de chez moi sont souvent insupportables et 'tapent sur le système'. On ne veut pas empêcher les avions de décoller, mais il faudrait que les itinéraires varient pour que chaque zone d'habitation prenne son lot, et que les pilotes s'élèvent le plus rapidement possible. Merci pour votre attention
22/05/2022	10:08	projet du plan de prévention du bruit environnement ATB	Bonjour Habitant quartier croix de pierre et constatant une dégradation de notre qualité sonore, j'ai lu attentivement le projet. Je suis considérablement déçue car je désire plus que tout que soit imposé un couvre feu concernant les rotations au moins dans la période de 23h30-6h00 (ce qui est fait à Orly) pour garantir un repos indispensable. De plus, je n'ai rien noté qui puisse nous rendre une qualité sonore en journée. En effet, avec l'encouragement des entreprises à effectuer du télétravail qui aide ainsi la municipalité à combattre la pollution (air et sonore), un engagement pour nous rendre une quiétude en journée est attendue afin que nous puissions travailler plus sereinement. J'espère que ce projet sera amendé.
22/05/2022	12:30	Survola de LARRA	Bonjour, je me demande à quoi cela sert que je dépose des plaintes fréquentes sur des vols trop bas, trop bruyants, trop nombreux, de jour comme de nuit, et des commentaires sur vos nombreuses enquêtes publiques puisque la commune de {{LARRA}} est considérée comme une commune {{FANTOME}} par les principaux décideurs de ces nouvelles trajectoires dans n'importe laquelle de vos études. Aussi je suis enchantée de savoir que l'on prend en considération le sud de Toulouse ou encore les communes de Aussonne, Cornebarrieu, Merville, mais je tiens toutefois à rappeler que les habitants de ces communes ont acheté leur bien en toute connaissance parfois à moindre coût ce qui n'est pas mon cas puisque étant habitante de {{LARRA}} depuis 2004, à l'époque, l'impact de l'aéroport de Blagnac était bien moindre. Je comprends tout à fait qu'il est toujours plus simple de déplacer ses problèmes ailleurs que de réfléchir à de véritables solutions durables mais je le redis les nouvelles trajectoires préconisées par toutes vos enquêtes publiques ont également un impact sur {{LARRA}}.
22/05/2022	12:59	Demande de nuit sans avion (minimum 23h30-6h)	Bonjour, je suis domiciliée à Aussonne et nous avons des avions qui passent la nuit (minuit, 2h, 3h...) avec des niveaux de bruit de plus de 70dB (cf. réponse aux plaintes). C'est très fatiguant, surtout en été lorsque les fenêtres sont ouvertes. La seule solution pour nous est de cesser tous les vols sur le créneau de 23h30 à 6h. Merci.

22/05/2022	14:03	Bruit insupportable sur la commune de Vieille Toulouse	Bonjour, nous sommes le 22 mai 2022 et depuis quelques semaines les avions décollant vers l'est face vent d'autan tournent au dessus de la zone golf et surtout maisons au dessus du golf et donc comme elles sont au sommet du coteau, les avions sont trésor proches et le bruit insupportable même fenêtres fermées. Ceci est flagrant depuis au moins 1 mois. Pourquoi ne gardent ils pas l'axe de la piste plu longtemps pour monter donc plus haut comme certains décollages et tournent plus loin au delà de Corronsac qd ils tournent vers le sud. Avant le changement ils devaient suivre la Garonne et tourner court avant le coteau, mais pas vraiment respecté et les avions tournaient un peu vers le coteau, maintenant ils sont vraiment au dessus de nos têtes et du haut du coteau et village centre c'est vraiment une énorme nuisance. Ingénieur aéronautique chez Airbus' nous devons trouver une solution svp.
22/05/2022	16:14	QFU temps calme coeur de nuit.	Bonjour, Le projet de PPBE met en lumière que la mesure '{n°5 PPBE 2013}' n'a pas eu les effets attendus, voir même l'inverse. Dans ce sens, la mesure proposée O05 vise à remédier à cela. Je propose de reconduire cette mesure dérogatoire par rapport au principe général 'face au vent' en la rendant obligatoire sur les décollages lorsque que les vents sont modérés. En effet, les décollages sont les plus impactants en terme de nuisance sonore, et la longueur des pistes très importante à Toulouse permet de limiter considérablement les risques de sécurité, encore plus avec une mise des gaz en seuil de piste. Le cas échéant, je propose de rendre publique les refus de CdB avec la justification associée afin de mieux comprendre les raisons.
22/05/2022	16:42	QFU par temps calme tout le journée	Bonjour, La proposition O05 vise à définir une procédure de choix du QFU par vent calme, {{en nuit complète}}. Je comprends que la mesure précédente, définie en 2009 et portée par la mesure n°5 du PPBE 2012-2017, avec atterrissage et décollage en sens inverse ne peut pas être étendue à des plages horaires où le trafic est important pour d'évidentes raisons de sécurité aérienne. Cependant, étant donné que les décollages nuisent bien plus que les atterrissages, je propose de simplement définir de {{décoller et atterrir face au Nord-Ouest (donc dans le même sens) par vent calme, à tout moment de la journée, et non pas seulement la nuit}}. De plus, cette proposition a d'autres vertus : - La majorité des destinations sont vers le nord. Cela réduit donc le temps de trajet, la consommation et les émissions des aéronefs. - Cela diminue naturellement les alarmes de rapprochement d'aéronefs au départ, comme mentionnées dans la présentation de la 'SNA Sud' qui sont un des objets de l'expérimentation {'Départs sud satellitaires FISTO LACOU 14 Toulouse-Blagnac'} En observant la répartition des vents (direction et force) à LBFO, on peut passer de théoriquement 67% de décollage face au nord à plus de 80% de décollages face au nord, ce qui diminue l'impact sonore sur les zones densément peuplée survolée lors d'un décollage face au sud.

22/05/2022	17:59	Survol de Tournefeuille des avions de ligne à une altitude plus basse qu'avant	<p>Bonjour, Depuis plusieurs mois maintenant, les habitants de Tournefeuille et alentours sont gênés par le bruit provoqué par les avions de ligne en décollage Sud-Est avec faible taux de montée à partir du point de virage (8NM de TOU,4000ft selon procédure en vigueur). Ce virage étant pris plus tôt qu'avant (évitant Vieille-Toulouse) les avions passent donc plus bas sur notre commune générant des nuisances sonores que nous ne connaissions pas jusqu'alors... Comme beaucoup de nos voisins, nous avons fait le choix de nous y installer pour cette tranquillité que nous n'avions pas en habitant plus proche de l'aéroport (Lardenne, Saint Martin du Touch...) Nous demandons donc que le plan de prévention ne se limite pas à l'analyse de la composante latérale des trajectoires mais prenne en compte le profil vertical ainsi que les configurations des aéronefs: position des volets, type et ancienneté des motorisations, tous paramètres ayant une influence sur le bruit perçu à l'arrière, dans l'axe. Merci.</p>
------------	-------	--	---

22/05/2022	19:20	Augmentation du niveau de bruit sur Tournefeuille Ouest	<p>J'habite impasse de l'adret à Tournefeuille depuis juillet 2003. Nous avions l'habitude de voir des avions passer assez haut dans le ciel mais ce n'était pas gênant en terme de bruit. La situation a changé depuis environ septembre dernier. Les avions qui viennent de décoller vers le sud et qui doivent aller vers le Nord font un virage vers Portet et se dirigent vers Cornebarrieu en passant au-dessus de Tournefeuille et plus particulièrement de mon quartier (en faisant un léger virage). Le bruit est véritablement gênant, même à l'intérieur de la maison avec toutes les ouvertures fermées. Cela commence vers 6h du matin et peut aller jusqu'à 23h30. Lorsque je suis en télétravail, le bruit m'interrompt dans mes tâches. Il me réveille le matin et m'empêche de dormir le soir. Je me suis tournée vers la mairie de Tournefeuille qui m'a répondu avoir contacté la DSAC. Les flux seraient les mêmes qu'avant l'expérimentation qui a eu lieu de juin 2019 à 2021. Peut-être. Par contre, l'altitude n'est vraisemblablement pas la même car j'ai été à la maison pour raisons médicales plusieurs semaines d'affilée en octobre 2015 et en avril 2019 et je n'ai jamais été gênée par des bruits d'avion de ce niveau. La DSAC assure que les avions ont une altitude minimum de 2000m et une altitude moyenne de 9300ft mais ce n'est pas ce que je constate sur flight radar et cela ne me dit pas ce qu'il en était en 2015 ou 2017 par exemple. J'ai discuté avec des gens de mon quartier qui ont exactement le même ressenti. Nous voulons tous comprendre et que les changements qui ont eu lieu nous soient expliqués. J'ai lu le PPBE pour essayer de trouver des éléments de réponse mais je n'en ai pas trouvés. J'ai cependant les remarques suivantes : * avoir une situation de référence en 2017 n'est pas forcément pertinent en 2022 car visiblement des changements ont eu lieu dans les procédures de décollage et ils ne sont pas pris en compte. * La répartition QFU14 33% / QFU32 67% pour le décollage ne me semble pas forcément juste ces derniers mois ; j'ai l'impression qu'il y a davantage de décollages vers le sud, même en journée. * Je suis un peu choquée du choix laissé aux pilotes la nuit. Je pense qu'il n'y devrait pas y avoir de choix possible sauf si raison de sécurité. * Je pense même qu'il faudrait interdire les vols commerciaux sur l'aéroport entre 23h et 6h comme à Orly. Permettre aux gens de dormir un minimum d'heures avec un sommeil de qualité me semble naturel. * Un des points mentionnés concerne la possibilité de rendre accessible sur internet les flux de trajectoires. Je trouve que c'est en effet une très bonne idée. Il faudrait que l'altitude des avions y soit mentionnée également, le flux sans altitude ne permettant pas de conclure complètement. C'est précisément l'absence de ces données et l'incapacité de me les procurer qui m'empêche aujourd'hui de comprendre ce qu'il se passe au niveau de l'ouest de Tournefeuille. * Je suis surprise de ne pas voir Tournefeuille dans une zone de bruit car le niveau est quand même gênant. Mais j'ai l'impression qu'il n'y a pas de capteurs à Tournefeuille... Augmenter le nombre de capteurs notamment au niveau des zones de survol permettrait d'avoir un meilleur aperçu de la réalité. Les capteurs de Cornebarrieu ne peuvent pas donner une idée du bruit à Tournefeuille pour un décollage vers le sud et un virage vers le Nord. * Un comparatif régulier des procédures de décollage/atterrissage et donc des zones de survol (avec altitude moyenne) devrait être réalisé dans le cadre du plan. Il devrait être accessible au public. Je vous remercie par avance pour l'analyse de mes commentaires.</p>
------------	-------	---	--

22/05/2022	21:49	villages ignorés	un village comme Larra est soumis à une pollution sonore qui est devenue quotidienne: Par vent du sud, nous subissons la totalité des atterrissages, mais, désormais le bruit d'appareils qui viennent de décoller vers le sud et contournent Toulouse par l'ouest vient s'additionner en créant un brouhaha permanent aux heures de pointe. Nous avons le bruit de deux appareils en même temps. Depuis 2 ans, nous subissons tous les décollages vers le nord et le nord-est. Auparavant ces appareils ne provoquaient pas de nuisances pour Larra. Cette pollution sonore est supplémentaire. Il y a une véritable dégradation de la qualité de vie des deux mille habitants que compte Larra
------------	-------	------------------	--

22/05/2022	22:07	Commentaires	<p>O09 : pourquoi les trajectoires de décollages sud n'ont pas le meme traitement que celles du nord ? (voir O07) avec la mise en place de divers NDAP. Diverses associations et les élus des communes survolées sont capables de vous indiquer les impacts des trajectoires actuelles pourquoi ne pas les inclure dans votre réflexion ? Votre proposition demande un gros budget avec l'installation d'un système OPTIBRUIT : c'est l'assurance de n'avoir aucune avancée durant de nombreuses années sur ce point qui pourtant irritent les toulousains. Que proposez vous en attendant son exploitation ? O08 : Pourquoi cette procédure est toujours en cours alors que les 5 années de travail vont être écoulées ? O011 : le fait d'utiliser les trajectoires satellitaires va éviter la dispersion de ces trajectoires. Etant donné que le trafic augmente, que la densité des populations augmente, vous allez figer les nuisances sur certains d'entre nous au détriment d'autres. La dispersion des décollages vers le sud avec une remontée sur le nord que nous avions avant permettait de distribuer les nuisances. En figeant la trajectoire de référence, vous assénez les nuisances toujours aux memes...ce qui n'est pas équitable. Merci d'indiquer comment vous allez procéder pour permettre cette équité des nuisances. A l'heure actuelle, meme si les trajectoires avec décollage vers le sud puis retour au nord par l'ouest toulousains peuvent etre différentes dans leurs premieres parties, celles ci se retrouvent toutes canalisées dans un espace peu large à l'aplomb de l'intermarché de plaisance du touch générant des nuisances a répétitions sur les memes habitations, sans dispersion possible. Air France fait partie du podium pour les trajectoires assez souvent particulièrement basses au dessus de l'ouest toulousains, Qu'en est il des sanctions ou informations prodiguées à cette compagnie, le nombres de sanctions n'est en soit pas un critère, l'évolution des sanctions classées par compagnie en est un par contre. C02 : Pourriez vous expliquer pourquoi depuis 2018, la DGAC n'est toujours pas capable de fournir en continu au public via internet des courbes présentant la volumétrie, la visualisation 3D des trajectoires, mettant en libre accès les données de trajectoires et du type d'avion pour chaque trajectoire ? Pourquoi ne pas consulter les associations ou les élus pour connaitre leurs besoins pour leurs analyses plutot que de tenter de proposer un document ou des données inexploitable ? C05 : qu'est ce que les circuits constructeur ? En quoi comprendre la source de certaines nuisances permettent de les accepter ? C06 : le formulaire des plaintes ne cesse d'etre modifié afin que le dépôt de plaintes soit difficile, necessitant d'etre enregistré avec un compte, ajoutant des sécurités pour rendre lourd tout depot de plainte. Les toulousains n'utilisent pas les formulaires de plaintes pour avoir des explications mais pour que vous puissiez avoir un retour terrain de vos activités. Ne vous trompez pas de cible : les plaintes doivent etre prises par vos services comme étant des indicateurs de ce qui ne fonctionne pas correctement vu de la population. si certaine personne poste beaucoup de plainte, n'est ce pas parceque les trajectoires ne sont pas assez dispersées ou que les compagnies ne respectent pas les protocoles de vols que vous appliquez ? Comment pouvez vous vous complaire a dire que vous traitez les plaintes des personnes impactées en mettant en place un indicateurs basé sur le temps de réponse à chaque plainte ? ceci est un indicateur de réussite de la mise en place d'un système de plainte : pas du traitement effectif de ces plaintes !</p>
------------	-------	--------------	--

			<p>Annexes : Vos tracés d'impact bruit ne reflètent pas du tout les impacts bruit ressenti par la population. Coté sud ouest toulousain, le bruit généré par les avions qui décollent sud pour aller au nord en passant par l'ouest génèrent des nuisances a portet/frouzins/cugnaux/tournefeuille/plaisance du touch. Comment vos tracés peuvent-ils ne contenir que des zones d'impacts dans l'axe de la piste d'atterrissage et de décollage ? Pourquoi aussi peu de ville possèdent une mesure de nuisance sonore à ce jour ?</p>
--	--	--	---

22/05/2022	22:37	Contribution déposée en date du 22 mai 2022, au nom du groupe Métropole écologiste, solidaire et citoyenne.	<p>Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sert, comme son nom l'indique, à prévenir et réduire les pollutions sonores liées à des infrastructures, notamment, de transports. Nous craignons que le PPBE de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, mis actuellement à la consultation du public, ne réponde pas à cet objectif, pour les années à venir. Pourquoi ? - Les actions engagées dans le cadre du précédent PPBE (2012-2018) n'ont pas permis de maintenir l'augmentation des pollutions sonores, ni de limiter la gêne sonore subie par les riverains. Comme nous pouvons le constater en observant les cartes stratégiques du bruit, les pollutions sonores se sont étendues et touchent un nombre plus important de personnes, comparé à l'état des lieux du précédent PPBE. Le bilan du PPBE 2012-2018 est donc un échec. En effet, il est fait le constat, en page 34, du PPBE 2018-2023 : « Une nette augmentation des estimations du nombre de personnes vivant dans des habitations soumises à un niveau Ln supérieur ou égal à 50 (on passe de 8 424 à 14 760). » - Le nombre de plaintes de riverains pour nuisances sonores est passé d'une centaine en 2015 à plus de 2 300 en 2017 - Les actions proposées dans le cadre de ce nouveau plan (2018-2023) demeurent insuffisantes et reprennent des actions déjà proposées dans le cadre du plan précédent et qui ont démontré, pour certaines d'entre elles, leur impact limité, voire nul - Les actions proposées dans le cadre de ce nouveau plan (2018-2023) font craindre, non pas une diminution des pollutions sonores, mais une nouvelle progression, par rapport à la période précédente, qui n'était déjà pas en diminution. Compte-tenu de la situation géographique de l'aéroport Toulouse-Blagnac, complètement intégré dans l'aire toulousaine, le nombre important d'habitants vivant dans cette aire géographique (1,36 millions) et les conséquences négatives du bruit sur la santé humaine (largement documentées par les scientifiques), nous proposons : - Une réflexion sur le plafonnement du nombre de mouvements annuels ; - De travailler une étude portant sur les modalités de mise en place progressive d'un couvre-feu nocturne, comme il en existe déjà dans d'autres aéroports (Nantes, Strasbourg, Paris-Orly, Francfort, etc.). La discussion avec les professionnels de l'aéronautique doit nous permettre d'envisager une réduction progressive des mouvements de 22h à 23h30, pour tendre, in fine, vers un arrêt des vols de nuit, c'est-à-dire de 22 heures à 6 heures. L'arrêt des vols de nuit permettra aux riverains de bénéficier de nuits sans être réveillés par le passage d'avions, d'autant plus avec la multiplication des périodes de grosses chaleurs, où les gens dorment les fenêtres ouvertes. En outre, l'arrêt des vols de nuit permettra également au personnel des compagnies à bas coûts, de ne pas subir des conditions de travail difficiles et d'être obligés d'accepter des horaires de nuit, dont on connaît la nocivité pour la santé humaine. A savoir : Lors de la réunion du 1er mars 2022 de la Commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac (comprenant 3 collègues : professions aéronautiques, collectivités locales et associations de riverains &amp; de protection de l'environnement), le projet de PPBE 2018-2023 n'a été adopté que par une voix d'écart.</p>
------------	-------	---	---

23/05/2022	00:00	Vols de nuit	Habitant le quartier de Pouvoirville à Toulouse, je suis régulièrement réveillé entre 2h30 et 3h00 par le bruit d'avions atterrissant par le sud-est. Chaque plainte déposée donne lieu à un compte-rendu qui mentionne un bruit supérieur à 70 db à Ramonville (point de mesure le plus proche de mon domicile). Dans ces conditions, les données déclarant n'affecter personne entre 50 et 70 db en coeur de nuit relèvent de la manipulation.
23/05/2022	00:40	Vols de nuit	Je viens de déposer le message suivant: 'Habitant le quartier de Pouvoirville à Toulouse, je suis régulièrement réveillé entre 2h30 et 3h00 par le bruit d'avions atterrissant par le sud-est. Chaque plainte déposée donne lieu à un compte-rendu qui mentionne un bruit supérieur à 70 db à Ramonville (point de mesure le plus proche de mon domicile). Dans ces conditions, les données déclarant n'affecter personne entre 50 et 70 db en coeur de nuit relèvent de la manipulation.' Il convient de lire la dernière phrase comme suit: Dans ces conditions, les données déclarant n'affecter personne à partir de 65 db en coeur de nuit relèvent de la manipulation.

23/05/2022	08:57	Commentaires de l'ADQL sur le projet de PPBE de l'Aéroport Toulouse-Blagnac	<p>L'Association de Défense du Quartier de Lardenne (ADQL), est membre de la Commission Consultative pour l'Environnement (CCE) de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) depuis l'origine de cette Commission. A ce titre, nous participons activement à toutes les concertations et activités mises en place par ATB et/ou les services de l'Etat, en vue de réduire les nuisances aériennes pour la population. Le quartier de Lardenne est un des quartiers de Toulouse les plus impactés par ces nuisances aériennes. L'ADQL, tout en reconnaissant l'importance de l'activité aéroportuaire pour l'économie toulousaine, se bat depuis plus de 30 ans pour qu'une régulation efficace soit mise en place, afin de diminuer les nuisances pour la population, en particulier la nuit, période où ces nuisances sont le plus durement ressenties. L'ADQL rappelle que les nuisances sonores nocturnes, lorsqu'elles sont permanentes comme c'est le cas à Toulouse et sa métropole, constituent un problème de santé publique. Nos commentaires sur le projet de PPBE : Le projet de PPBE constitue une avancée dans la mesure où il fait le constat de l'échec des mesures mises en place depuis 2007. Il met clairement en évidence l'échec d'ATB et des services de l'Etat à tenir leurs engagements sur la période écoulée, puisque le comptage des populations impactées par les nuisances sonores imputables aux vols de nuit, non seulement montre que cette population n'a pas été réduite, mais qu'elle a augmenté dans des proportions alarmantes (+73%). Ce projet de PPBE ne va pas jusqu'au bout de ses propres conclusions et les mesures proposées sont tout à fait insuffisantes, notamment en coeur de nuit (23h/6h). L'ADQL note d'ailleurs que l'objectif 1 de ce PPBE est moins ambitieux que celui présenté dans l'arrêté préfectoral du 24 février 2011 qui visait à réduire l'impact du trafic aérien nocturne. L'ADQL constate qu'il n'y a, dans ce PPBE, aucun engagement ferme sur la limitation du nombre de mouvements sur la période nocturne (22h-06h) sur la plate-forme toulousaine, il est donc impossible de garantir un seuil maximal de nuisances sonores aériennes. Par ailleurs, l'ADQL constate que les vols de nuit concernent essentiellement des vols low costs, assurés par des compagnies qui pourraient très bien opérer leurs vols en journée, mais qui, pour des raisons de rentabilité poussée au maximum, préfèrent opérer en coeur de nuit, fut-ce au dépens de la santé des riverains de l'aéroport. L'ADQL demande donc la mise en place, dans le cadre de ce nouveau PPBE : - D'une étude rigoureuse, par les services de l'Etat, des conditions d'instauration d'une période de couvre-feu entre 23h et 6h (comme cela a été mis en place pour l'aéroport de Nantes en avril 2022), limitant l'activité aux seules urgences sanitaires ou à des situations très exceptionnelles, dûment validées par les services de l'Etat. - D'un observatoire des permis de construire dans les zones de la métropole toulousaine soumises aux restrictions d'urbanisme (zone A, B, C et D), incluant les membres de la CCE, afin d'éviter que de nouvelles populations soient soumises aux nuisances déjà existantes ou raisonnablement prévisibles.</p>
23/05/2022	09:07	Non au survol basse altitude de Tournefeuille	<p>Bonjour, Depuis un an, Tournefeuille est régulièrement victime de survols basses altitudes d'avions de ligne. Ces survols n'existaient pas avant la période de confinement. Ou ils étaient beaucoup plus discrets. J'ignore ce qui a changé entre temps. Mais merci de revenir à l'ancien système. Cordialement</p>

23/05/2022	09:57	Consultation publique projet PPBE 2018-2023 de l'aéroport	<p>Consultation publique relative au projet de PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac Contribution de la Ville de Blagnac 20 Mai 2022 (fin de consultation 23 mai) Dans notre réflexion portant sur la stratégie aéroportuaire, il s'agit de concilier l'ambition sociétale de développement durable avec la préservation de notre activité aéroportuaire et industrielle, en terme notamment d'emplois. Ainsi les mesures du prochain PPBE doivent être pragmatiques et quantifiables. Conscient de l'empreinte environnementale des activités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, la Ville est résolument engagée et appuie toutes les actions possibles pour maîtriser ses impacts, et en particulier les nuisances sonores pour les riverains de la plateforme. La proposition d'étude du couvre-feu à cet égard est peu pertinente. La ville est attentive aux mesures proposées dans l'approche équilibrée qui montre des progrès permettant la réduction des nuisances. D'autre part, l'évolution technologique et les efforts réalisés par Airbus et les autres constructeurs est un atout de nature à réduire le bruit dans l'avenir. Car la Ville de Blagnac est aussi consciente que l'aéroport de Toulouse-Blagnac génère localement 10 700 emplois en Occitanie qui font vivre 27 000 personnes. La plateforme produit 1,2 milliard de valeur ajoutée dont près de 900 millions pour la région. Dans ce cadre, l'aéroport de Toulouse-Blagnac joue un rôle essentiel en tant qu'aéroport national pour le transport civil et le fret aérien, 5ème de France, premier de la région en nombre de passagers, mais aussi en tant qu'aéroport « industriel » pour notamment les vols d'essai et le transport de pièces aéronautiques indispensables au maintien et au développement vital de notre industrie aéronautique (siège social d'Airbus, d'ATR ; ) sur notre territoire. Aujourd'hui, la Ville de Blagnac se réjouit comme les autres collectivités que le projet de PPBE pour la période 2018-2023 ait pu être finalisé et puisse être prochainement approuvé et reste très attentive aux orientations et mesures qui pourront être prises sur le sujet des nuisances sonores nocturnes dans l'esprit de l'approche équilibrée tel que discutée au sein des Ateliers des Territoires lancées en janvier. Initiés par Monsieur le Préfet, je reste convaincu que ces Ateliers des Territoires auront permis de dessiner une feuille de route partagée sur l'avenir notre Aéroport. Le Maire</p>
------------	-------	---	---

23/05/2022	10:01	Consultation publique projet PPBE 2018-2023 de l'aéroport	<p>Consultation publique relative au projet de PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac</p> <p>Contribution de la Ville de Blagnac 20 Mai 2022 (fin de consultation 23 mai) Dans notre réflexion portant sur la stratégie aéroportuaire, il s'agit de concilier l'ambition sociétale de développement durable avec la préservation de notre activité aéroportuaire et industrielle, en terme notamment d'emplois. Ainsi les mesures du prochain PPBE doivent être pragmatiques et quantifiables. Conscient de l'empreinte environnementale des activités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, la Ville est résolument engagée et appuie toutes les actions possibles pour maîtriser ses impacts, et en particulier les nuisances sonores pour les riverains de la plateforme. La proposition d'étude du couvre-feu à cet égard est peu pertinente. La ville est attentive aux mesures proposées dans l'approche équilibrée qui montre des progrès permettant la réduction des nuisances. D'autre part, l'évolution technologique et les efforts réalisés par Airbus et les autres constructeurs est un atout de nature à réduire le bruit dans l'avenir. Car la Ville de Blagnac est aussi consciente que l'aéroport de Toulouse-Blagnac génère localement 10 700 emplois en Occitanie qui font vivre 27 000 personnes. La plateforme produit 1,2 milliard de valeur ajoutée dont près de 900 millions pour la région. Dans ce cadre, l'aéroport de Toulouse-Blagnac joue un rôle essentiel en tant qu'aéroport national pour le transport civil et le fret aérien, 5ème de France, premier de la région en nombre de passagers, mais aussi en tant qu'aéroport « industriel » pour notamment les vols d'essai et le transport de pièces aéronautiques indispensables au maintien et au développement vital de notre industrie aéronautique (siège social d'Airbus, d'ATR ; ) sur notre territoire. Aujourd'hui, la Ville de Blagnac se réjouit comme les autres collectivités que le projet de PPBE pour la période 2018-2023 ait pu être finalisé et puisse être prochainement approuvé et reste très attentive aux orientations et mesures qui pourront être prises sur le sujet des nuisances sonores nocturnes dans l'esprit de l'approche équilibrée tel que discutée au sein des Ateliers des Territoires lancées en janvier. Initiés par Monsieur le Préfet, je reste convaincu que ces Ateliers des Territoires auront permis de dessiner une feuille de route partagée sur l'avenir notre Aéroport. Le Maire</p>
------------	-------	---	--

23/05/2022	10:04	Consultation publique projet PPBE 2018-2023 de l'aéroport	<p>Consultation publique relative au projet de PPBE 2018-2023 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac Contribution de la Ville de Blagnac 20 Mai 2022 (fin de consultation 23 mai) Dans notre réflexion portant sur la stratégie aéroportuaire, il s'agit de concilier l'ambition sociétale de développement durable avec la préservation de notre activité aéroportuaire et industrielle, en terme notamment d'emplois. Ainsi les mesures du prochain PPBE doivent être pragmatiques et quantifiables. Conscient de l'empreinte environnementale des activités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, la Ville est résolument engagée et appuie toutes les actions possibles pour maîtriser ses impacts, et en particulier les nuisances sonores pour les riverains de la plateforme. La proposition d'étude du couvre-feu à cet égard est peu pertinente. La ville est attentive aux mesures proposées dans l'approche équilibrée qui montre des progrès permettant la réduction des nuisances. D'autre part, l'évolution technologique et les efforts réalisés par Airbus et les autres constructeurs est un atout de nature à réduire le bruit dans l'avenir. Car la Ville de Blagnac est aussi consciente que l'aéroport de Toulouse-Blagnac génère localement 10 700 emplois en Occitanie qui font vivre 27 000 personnes. La plateforme produit 1,2 milliard de valeur ajoutée dont près de 900 millions pour la région. Dans ce cadre, l'aéroport de Toulouse-Blagnac joue un rôle essentiel en tant qu'aéroport national pour le transport civil et le fret aérien, 5ème de France, premier de la région en nombre de passagers, mais aussi en tant qu'aéroport « industriel » pour notamment les vols d'essai et le transport de pièces aéronautiques indispensables au maintien et au développement vital de notre industrie aéronautique (siège social d'Airbus, d'ATR ; ) sur notre territoire. Aujourd'hui, la Ville de Blagnac se réjouit comme les autres collectivités que le projet de PPBE pour la période 2018-2023 ait pu être finalisé et puisse être prochainement approuvé et reste très attentive aux orientations et mesures qui pourront être prises sur le sujet des nuisances sonores nocturnes dans l'esprit de l'approche équilibrée tel que discutée au sein des Ateliers des Territoires lancées en janvier. Initiés par Monsieur le Préfet, je reste convaincu que ces Ateliers des Territoires auront permis de dessiner une feuille de route partagée sur l'avenir notre Aéroport. Le Maire</p>
23/05/2022	11:22	Daux - village oublié	<p>Bonjour Je connais le village de Daux depuis 15 ans et j'y habite depuis 2017. Quel changement en si peu de temps. Changement de trajectoire depuis 2018 qui nous empoisonne la vie et une activité nocturne encore plus. Les nouvelles trajectoires sont en plus très mal respectées par certaines compagnies qui n'hésite pas à 'couper'. Même quand nous le signalons rien n'est fait ! Pourquoi ne pas leurs mettre une amende pour non respect de trajectoire ! En plus nous sommes dans la zone de décollage donc des bruits de moteurs très fort avec très souvent des 'bonnes' odeurs de kérozène. Pollution sur la nature nos arbres les toits des maisons, les vehicules etc.... Nous n'avion aucun avion qui passé au dessus de notre maison avant. Ce changement a un impact non négligeable sur ma famille et notre village. Je vous invite également à venir passer deux nuits complètes en été fenêtre ouvertes et même fermées. Les avions décollent jusqu'à 00j voir 00h30 et 1er avion du matin 4h50. Nous souhaitons que cela s'arrête et qu'une nuit de 7h sans décollage soit respecté. C'est la moindre des choses. En espérant que nos commentaire servent enfin à quelque chose Cdl Habitante de Daux</p>

23/05/2022	12:27	Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac pour les années 2018-2023	<p>L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Toulouse Blagnac (TLS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE. La participation de l'UFEX à la consultation vise à : - Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en oeuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales (I) ; - Apporter un éclairage sur l'importance du fret aérien pour les chaînes de valeur françaises (II) ; - Donner l'avis de la filière quant à certaines des mesures incluses dans le projet de PPBE (III) ; - Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (IV). I. Préambule Le secteur du fret express est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. En effet, les intégrateurs doivent rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri européen. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. Les compagnies membres de l'ufex soutiennent pleinement la mise en oeuvre de normes modernes en matière de bruit selon les dernières classifications acoustiques, en cohérence avec leurs engagements environnementaux. Elles s'efforcent d'introduire des avions plus efficaces et collaborent avec les aéroports où elles opèrent pour développer, évaluer, tester et mettre en oeuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement envisageable. Les membres de l'UFEX cherchent à réduire le bruit par plusieurs moyens: 1. La modernisation des flottes. Les compagnies apportent une très grande attention à la modernisation de leurs flottes, en optant pour des appareils plus silencieux et plus économes en carburant. Des efforts incontestables ont été réalisés et le projet de PPBE démontre que la part des aéronefs les moins bruyants est en constante augmentation, tant en journée que sur les aéronefs opérant de nuit, et que les performances acoustiques des aéronefs utilisés par les compagnies ont été améliorées. 2. Les procédures et autres améliorations opérationnelles spécifiquement destinées à réduire l'empreinte sonore. Les pilotes de nos compagnies sont, de façon continue, sensibilisés, formés et évalués aux problématiques environnementales. Ils sont tenus de respecter les procédures inscrites dans leurs manuels d'exploitation ainsi que les restrictions d'exploitation, les trajectoires (il est encore possible d'optimiser les trajectoires sur plusieurs aéroports), etc. Les membres de l'UFEX sont notamment attachés à appliquer certaines procédures opérationnelles évoquées dans le projet de PPBE telles que la descente continue et l'application du roulage N-1 à l'arrivée. Ces mesures opérationnelles de gestion des vols ont apporté des bénéfices sensibles du point de vue de l'exposition au bruit et des émissions gazeuses, en cœur de nuit. Zoom sur la descente continue Les opérations de descentes continues sont une technique de pilotage par laquelle un avion à l'arrivée descend de sa position</p>
------------	-------	--	--

			<p>optimale, avec les moteurs à puissance réduite et évite les paliers. Le fait d'éviter de faire des paliers et donc de rester à une puissance moteur constante et réduite permet à la fois de réduire le bruit et de limiter les émissions de CO2. Ce type de descente ne peut se faire qu'avec la coordination du contrôle aérien, afin de s'assurer que les séparations entre les avions sont bien respectées. Eurocontrol estime que généraliser les descentes et les montées continues sur les aéroports européens permettrait de réduire de plus d'un million de tonnes d'émissions de CO2 par an et de réduire le bruit entre 1 et 5dB selon les aéroports. II. Le fret aérien : un secteur structurant et essentiel. La crise pandémique du Covid-19 a mis en lumière le rôle essentiel joué par le cargo aérien pour maintenir un minimum d'activité économique ainsi que dans la lutte contre la propagation du virus : avant-hier pour acheminer masques, équipements de test et biens de consommation, hier les vaccins, des tests et, aujourd'hui, pour permettre à l'économie française de se relancer. L'activité de fret aérien sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle a su faire preuve de résilience et d'agilité, en se mettant au service des demandes d'acheminement particulièrement fortes dans un contexte sanitaire extrêmement ardu. Plus généralement, le transport aérien de marchandises assure 35% des exportations françaises extra-européennes en valeur, soit 3% en volume par rapport aux autres modes de transport. Le fret aérien concerne des produits et composants de faible poids mais à forte valeur unitaire et/ou dont le temps de mise en marché constitue un facteur de compétitivité central (produits pharmaceutiques, instruments de précision, équipements électriques, dispositif médical, matériel paramédical, vaccins, animaux vivants, pierres précieuses, textiles de mode, etc.). Le fret aérien est donc un vecteur de compétitivité structurant pour des marchandises à haute valeur ajoutée. Le fret aérien express est un facilitateur pour la compétitivité des entreprises françaises à l'étranger. En Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express (voir en annexe p.8 la présentation de l'express). Le fret aérien sort renforcé de la crise, avec de solides perspectives. Les aéroports jouent un rôle absolument critique pour la compétitivité de l'économie française et son attractivité. Il est important que les réflexions menées sur le développement des plateformes aéroportuaires tiennent compte de cette réalité économique. Maintenir les vols cargo, y compris la nuit, constitue une impérieuse nécessité pour la compétitivité française. III. Avis de l'UFEX quant aux actions à engager pour la période 2018-2023</p> <p>Mesure S01 : Prendre en compte la refonte de la classification en groupes acoustiques qui sert au calcul de la TNSA et à la modulation de la redevance d'atterrissage mise en oeuvre par ATB L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1er avril 2022. Une table présentant la nouvelle classification versus l'ancienne devrait être portée au PPBE pour plus de clarté. Il est important de souligner pour l'UFEX que cette nouvelle classification, qui ne différencie pas les avions dédiés au cargo des avions « passagers », entraînera des surcoûts importants pour les opérateurs de fret express. En effet, la nouvelle modulation proposée est particulièrement ambitieuse - voire punitive</p>
--	--	--	--

		<p>- pour les opérateurs de fret express. De fait, il ne semble pas opportun à l'UFEX que cette nouvelle classification fasse partie de la catégorie des mesures de type S « réduction du bruit à la source », mais plutôt de la catégorie des mesures de type R « restrictions opérationnelles ». Il est important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas de hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Mesures P01 à P07 : gestion et contrôle de la politique de planification des sols L'UFEX encourage ces mesures de réductions du bruit à la source. L'association recommande de veiller à ce que les zones en proximité du périmètre de l'aéroport soient restreintes à des constructions industrielles ou commerciales, afin de ne pas augmenter l'impact bruit sur des populations qui viendraient s'y installer ultérieurement. Mesure O01 : Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée L'UFEX souhaite faire préciser que l'utilisation des inverseurs de poussée doit rester à la discrétion des pilotes, notamment si la sécurité est en jeu. Mesure O05 : Définir une méthode de travail pour le choix du QFU préférentiel par vent calme en nuit complète dans l'objectif de favoriser les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest et de revenir à l'équilibre de 2010 De même que pour la Mesure O01, la sélection finale du QFU doit être laissée à l'appréciation du Commandant de bord. Pour des raisons de performance, il peut être nécessaire d'utiliser un certain QFU. Mesure O08 : Définir une procédure de concertation avec les élus et les associations de riverains des localités les plus concernées par des changements de procédures et définir les indicateurs pertinents pour aider à l'analyse. L'UFEX soutient cette volonté de transparence, cependant, dans un but d'équité, recommande d'associer également à cette concertation les représentants de Compagnies aériennes et les Assistants de la plate-forme, et de diffuser les informations en langue Anglaise. Mesure O11 : Mettre en place un Volume de Protection Environnemental (VPE) sur les procédures de navigation aérienne satellitaire nouvellement mise en place, et étudier l'opportunité d'étendre ce VPE aux procédures conventionnelles existantes. L'UFEX souhaite faire préciser que les sorties de trajectoires pour causes de sécurité (turbulence de sillage, évitement météorologiques, ...) doivent échapper à l'établissement de procès-verbaux. Mesures C01 à C02 : communication/formation/information/études L'UFEX tient à alerter sur le fait que toute communication diffusée sur internet à l'attention d'un public non-averti pourrait entraîner des dérives et, à terme, un risque éventuel pour la sécurité des avions et celles de leurs occupants. L'association recommande de limiter cette communication à l'attention d'un public professionnel en capacité d'apprécier les données communiquées. Mesure C07- organiser une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et chefs pilote Pour être efficace, l'échange autour des mesures opérationnelles devrait être envisagé, non seulement avec les pilotes, mais aussi avec d'autres parties prenante, tels que les représentants de compagnies aériennes et des agences locales, les assistants aéroportuaires, etc. Il conviendrait également de s'assurer que ces réunions se déroulent en langue Anglaise et possiblement à distance. IV. Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles Les membres de l'UFEX réitèrent vivement leur inquiétude quant à l'usage qui est fait des études d'approche équilibrée en</p>
--	--	---

			<p>France. Le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à un certain nombre de critères. En effet, les restrictions d'exploitation ne doivent être introduites que dans un aéroport où (i) un problème de bruit a été identifié et (ii) seulement en dernier recours, une fois que toutes les autres mesures possibles ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité. Alors que celles-ci doivent permettre d'identifier les meilleures solutions pour atténuer les nuisances sonores, nous regrettons que cet outil soit utilisé comme un premier pas mécanique en direction de restrictions d'exploitation. Le projet de PPBE de TLS prévoit (mesure R01) de lancer une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) en vue d'étudier des mesures de restriction propres à résoudre les problèmes de bruit identifiés par l'analyse des CSB et non résolus par les mesures relevant des trois premiers piliers de ce PPBE. L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations. Or : - Au vu des éléments communiqués, l'objectivation par l'aéroport d'un problème de bruit intensifié ne nous paraît pas suffisamment probante - d'autant plus dans un contexte de relative stabilité des mouvements de fret express à TLS au cours des dernières années. Le projet de PPBE souligne par ailleurs la baisse du trafic de coeur de nuit entre 2010 et 2017 et la baisse au global du nombre de mouvements à 70dB et plus a baissé sur la période 2012-2017. - L'ensemble des trois premiers piliers n'est pas envisagé puisqu'il est souligné dans le PPBE que l'impact des mesures O03, O04 et O05 sur la nuit complète, en complément des mesures S02 et S03, sera notamment étudié ; il est important de signaler que les mesures de types S et O relèvent des seules compagnies aériennes et que le renouvellement des flottes est un long processus. - Ces mesures O03 à O05 et S02 à S03 n'entreront en vigueur qu'en 2023, alors que le PPBE prévoit le lancement de l'étude d'impact en 2022 ; autrement dit, leur impact ne sera pas mesuré avant, ce qui vient en contradiction avec le principe même de l'étude d'impact. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il nous apparaît donc prématurée que l'État envisage une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac à l'horizon 2022. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec le principe précité de l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré l'insuffisance des actions de type S, P et O. Contact : Union Française de l'express <a href="mailto:contact@ufex-asso.fr">contact@ufex-asso.fr</a> ; Annexe 1 : A propos de l'express et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins</p>
--	--	--	---

			<p>de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique</p> <p>Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. - L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins ;), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industriel express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. - La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En France, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. - La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
--	--	--	--

23/05/2022	12:31	Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac pour les années 2018-2023	<p>L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Toulouse Blagnac (TLS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE. La participation de l'UFEX à la consultation vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en oeuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales (I) ' - Apporter un éclairage sur l'importance du fret aérien pour les chaînes de valeur françaises (II) ' - Donner l'avis de la filière quant à certaines des mesures incluses dans le projet de PPBE (III) ' - Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (IV). 1.</li> </ul> <p><b>I. Préambule</b> Le secteur du fret express est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. En effet, les intégrateurs doivent rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri européen. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. Les compagnies membres de l'UFEX soutiennent pleinement la mise en oeuvre de normes modernes en matière de bruit selon les dernières classifications acoustiques, en cohérence avec leurs engagements environnementaux. Elles s'efforcent d'introduire des avions plus efficaces et collaborent avec les aéroports où elles opèrent pour développer, évaluer, tester et mettre en oeuvre des procédures d'atténuation du bruit, chaque fois que cela est technologiquement, opérationnellement et économiquement envisageable. Les membres de l'UFEX cherchent à réduire le bruit par plusieurs moyens:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La modernisation des flottes. Les compagnies apportent une très grande attention à la modernisation de leurs flottes, en optant pour des appareils plus silencieux et plus économes en carburant. Des efforts incontestables ont été réalisés et le projet de PPBE démontre que la part des aéronefs les moins bruyants est en constante augmentation, tant en journée que sur les aéronefs opérant de nuit, et que les performances acoustiques des aéronefs utilisés par les compagnies ont été améliorées.</li> <li>2. Les procédures et autres améliorations opérationnelles spécifiquement destinées à réduire l'empreinte sonore. Les pilotes de nos compagnies sont, de façon continue, sensibilisés, formés et évalués aux problématiques environnementales. Ils sont tenus de respecter les procédures inscrites dans leurs manuels d'exploitation ainsi que les restrictions d'exploitation, les trajectoires (il est encore possible d'optimiser les trajectoires sur plusieurs aéroports), etc. Les membres de l'UFEX sont notamment attachés à appliquer certaines procédures opérationnelles évoquées dans le projet de PPBE telles que la descente continue et l'application du roulage N-1 à l'arrivée. Ces mesures opérationnelles de gestion des vols ont apporté des bénéfices sensibles du point de vue de l'exposition au bruit et des émissions gazeuses, en coeur de nuit.</li> </ol> <p><b>Zoom sur la descente continue</b> Les opérations de descentes continues sont une technique de pilotage par laquelle un avion à l'arrivée descend de sa position</p>
------------	-------	--	---

			<p>optimale, avec les moteurs à puissance réduite et évite les paliers. Le fait d'éviter de faire des paliers et donc de rester à une puissance moteur constante et réduite permet à la fois de réduire le bruit et de limiter les émissions de CO2. Ce type de descente ne peut se faire qu'avec la coordination du contrôle aérien, afin de s'assurer que les séparations entre les avions sont bien respectées. Eurocontrol estime que généraliser les descentes et les montées continues sur les aéroports européens permettrait de réduire de plus d'un million de tonnes d'émissions de CO2 par an et de réduire le bruit entre 1 et 5dB selon les aéroports. II. Le fret aérien : un secteur structurant et essentiel. La crise pandémique du Covid-19 a mis en lumière le rôle essentiel joué par le cargo aérien pour maintenir un minimum d'activité économique ainsi que dans la lutte contre la propagation du virus : avant-hier pour acheminer masques, équipements de test et biens de consommation, hier les vaccins, des tests et, aujourd'hui, pour permettre à l'économie française de se relancer. l'activité de fret aérien sur la plateforme de Paris-Charles de Gaulle a su faire preuve de résilience et d'agilité, en se mettant au service des demandes d'acheminement particulièrement fortes dans un contexte sanitaire extrêmement ardu. Plus généralement, le transport aérien de marchandises assure 35% des exportations françaises extra-européennes en valeur, soit 3% en volume par rapport aux autres modes de transport. Le fret aérien concerne des produits et composants de faible poids mais à forte valeur unitaire et/ou dont le temps de mise en marché constitue un facteur de compétitivité central (produits pharmaceutiques, instruments de précision, équipements électriques, dispositif médical, matériel paramédical, vaccins, animaux vivants, pierres précieuses, textiles de mode, etc.). Le fret aérien est donc un vecteur de compétitivité structurant pour des marchandises à haute valeur ajoutée. Le fret aérien express est un facilitateur pour la compétitivité des entreprises françaises à l'étranger. En Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express (voir en annexe p.8 la présentation de l'express). Le fret aérien sort renforcé de la crise, avec de solides perspectives. Les aéroports jouent un rôle absolument critique pour la compétitivité de l'économie française et son attractivité. Il est important que les réflexions menées sur le développement des plateformes aéroportuaires tiennent compte de cette réalité économique. Maintenir les vols cargo, y compris la nuit, constitue une impérieuse nécessité pour la compétitivité française. III. Avis de l'UFEX quant aux actions à engager pour la période 2018-2023</p> <p>Mesure S01 : Prendre en compte la refonte de la classification en groupes acoustiques qui sert au calcul de la TNSA et à la modulation de la redevance d'atterrissage mise en oeuvre par ATB L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes, pour une application au 1er avril 2022. Une table présentant la nouvelle classification versus l'ancienne devrait être portée au PPBE pour plus de clarté. Il est important de souligner pour l'UFEX que cette nouvelle classification, qui ne différencie pas les avions dédiés au cargo des avions « passagers », entraînera des surcoûts importants pour les opérateurs de fret express. En effet, la nouvelle modulation proposée est particulièrement ambitieuse - voire punitive</p>
--	--	--	--

		<p>- pour les opérateurs de fret express. De fait, il ne semble pas opportun à l'UFEX que cette nouvelle classification fasse partie de la catégorie des mesures de type S « réduction du bruit à la source », mais plutôt de la catégorie des mesures de type R « restrictions opérationnelles ». Il est important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas de hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Mesures P01 à P07 : gestion et contrôle de la politique de planification des sols L'UFEX encourage ces mesures de réductions du bruit à la source. L'association recommande de veiller à ce que les zones en proximité du périmètre de l'aéroport soient restreintes à des constructions industrielles ou commerciales, afin de ne pas augmenter l'impact bruit sur des populations qui viendraient s'y installer ultérieurement. Mesure O01 : Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée L'UFEX souhaite faire préciser que l'utilisation des inverseurs de poussée doit rester à la discrétion des pilotes, notamment si la sécurité est en jeu. Mesure O05 : Définir une méthode de travail pour le choix du QFU préférentiel par vent calme en nuit complète dans l'objectif de favoriser les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest et de revenir à l'équilibre de 2010 De même que pour la Mesure O01, la sélection finale du QFU doit être laissée à l'appréciation du Commandant de bord. Pour des raisons de performance, il peut être nécessaire d'utiliser un certain QFU. Mesure O08 : Définir une procédure de concertation avec les élus et les associations de riverains des localités les plus concernées par des changements de procédures et définir les indicateurs pertinents pour aider à l'analyse. L'UFEX soutient cette volonté de transparence, cependant, dans un but d'équité, recommande d'associer également à cette concertation les représentants de Compagnies aériennes et les Assistants de la plate-forme, et de diffuser les informations en langue Anglaise. Mesure O11 : Mettre en place un Volume de Protection Environnemental (VPE) sur les procédures de navigation aérienne satellitaire nouvellement mise en place, et étudier l'opportunité d'étendre ce VPE aux procédures conventionnelles existantes. L'UFEX souhaite faire préciser que les sorties de trajectoires pour causes de sécurité (turbulence de sillage, évitement météorologiques, ...) doivent échapper à l'établissement de procès-verbaux. Mesures C01 à C02 : communication/formation/information/études L'UFEX tient à alerter sur le fait que toute communication diffusée sur internet à l'attention d'un public non-averti pourrait entraîner des dérives et, à terme, un risque éventuel pour la sécurité des avions et celles de leurs occupants. L'association recommande de limiter cette communication à l'attention d'un public professionnel en capacité d'apprécier les données communiquées. Mesure C07- organiser une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et chefs pilote Pour être efficace, l'échange autour des mesures opérationnelles devrait être envisagé, non seulement avec les pilotes, mais aussi avec d'autres parties prenante, tels que les représentants de compagnies aériennes et des agences locales, les assistants aéroportuaires, etc. Il conviendrait également de s'assurer que ces réunions se déroulent en langue Anglaise et possiblement à distance. IV. Alerter sur l'usage fait des études d'approche équilibrée et le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles Les membres de l'UFEX réitèrent vivement leur inquiétude quant à l'usage qui est fait des études d'approche équilibrée en</p>
--	--	---

			<p>France. Le déclenchement d'une étude d'approche équilibrée répond à un certain nombre de critères. En effet, les restrictions d'exploitation ne doivent être introduites que dans un aéroport où (i) un problème de bruit a été identifié et (ii) seulement en dernier recours, une fois que toutes les autres mesures possibles ont été dûment examinées en termes de coût-efficacité. Alors que celles-ci doivent permettre d'identifier les meilleures solutions pour atténuer les nuisances sonores, nous regrettons que cet outil soit utilisé comme un premier pas mécanique en direction de restrictions d'exploitation. Le projet de PPBE de TLS prévoit (mesure R01) de lancer une étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) en vue d'étudier des mesures de restriction propres à résoudre les problèmes de bruit identifiés par l'analyse des CSB et non résolus par les mesures relevant des trois premiers piliers de ce PPBE. L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif fixé, avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations. Or : - Au vu des éléments communiqués, l'objectivation par l'aéroport d'un problème de bruit intensifié ne nous paraît pas suffisamment probante - d'autant plus dans un contexte de relative stabilité des mouvements de fret express à TLS au cours des dernières années. Le projet de PPBE souligne par ailleurs la baisse du trafic de coeur de nuit entre 2010 et 2017 et la baisse au global du nombre de mouvements à 70dB et plus a baissé sur la période 2012-2017. - L'ensemble des trois premiers piliers n'est pas envisagé puisqu'il est souligné dans le PPBE que l'impact des mesures O03, O04 et O05 sur la nuit complète, en complément des mesures S02 et S03, sera notamment étudié ' il est important de signaler que les mesures de types S et O relèvent des seules compagnies aériennes et que le renouvellement des flottes est un long processus. - Ces mesures O03 à O05 et S02 à S03 n'entreront en vigueur qu'en 2023, alors que le PPBE prévoit le lancement de l'étude d'impact en 2022 ' autrement dit, leur impact ne sera pas mesuré avant, ce qui vient en contradiction avec le principe même de l'étude d'impact. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il nous apparaît donc prématurée que l'Etat envisage une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac à l'horizon 2022. Nous regrettons que le projet de PPBE soit contradictoire avec le principe précité de l'approche équilibrée, puisqu'il anticipe a priori des restrictions d'exploitation (actions de type R), sans avoir préalablement démontré l'insuffisance des actions de type S, P et O. Contact : Union Française de l'Express <a href="mailto:contact@ufex-asso.fr">contact@ufex-asso.fr</a> ' Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS. Qu'est-ce que l'express ? L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins</p>
--	--	--	--

		<p>de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale. Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique</p> <p>Quelles sont les principales caractéristiques transport express ? - Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une solution « clef en main » en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois. - L'express participe de façon décisive à la compétitivité des entreprises elles-mêmes. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins ;), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché. Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ? Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité. L'industrie du transport express en chiffres* - L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express. - La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de 330 000 collaborateurs et soutient plus d'1,1 million d'emplois dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère 3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement. En France, le secteur de l'express emploie plus de 46 000 collaborateurs et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros. - La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express. Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express. Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express. Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants). 20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation. Source : Oxford Economics, Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020. L'étude complète est téléchargeable ici.</p>
--	--	---

23/05/2022	13:20	Avis de la commune de DAUX à l'enquête publique	<p>Cet avis rappelle la situation spécifique de la commune de DAUX relativement aux modifications de trajectoires Fisto-Lacou et reprend les propositions faites et non entièrement retenues dans les groupes de travail d'élaboration du PPBE. Cet avis fait suite à l'avis donné par le Conseil Municipal de DAUX dans sa réunion d'avril 2022. Situation liée à la modification des trajectoires Fisto-Lacou survenue en mai 2019 : Le PPBE définit les actions locales à mettre en oeuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les zones calmes. Ce dispositif vise donc une approche globale dans la lutte contre le bruit, en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances ;). Entre 2017 et 2022, le bruit dans l'environnement à Daux a été fortement augmenté du fait des nouvelles trajectoires Fisto -Lacou ; le PPBE 2017 2022, s'il les validait serait en totale contradiction avec son objectif premier, il ne peut donc être accepté sans tenir compte de la nouvelle situation de DAUX dont la situation de référence de départ doit rester 2017 (situation avant la modification de trajectoires Fisto-Lacou et non 2022 (situation de l'expérimentation non encore généralisée). Propositions à l'élaboration du PPBE - Extension du nombre de capteurs de bruit, constitution d'un open data ; la certification des équipements complémentaires déjà déployés bruit Paris, l'augmentation du nombre de capteurs règlementaires Sentinelle, aujourd'hui Casper sont de nature à permettre à chacun de factueliser la nuisance sonore en privilégiant les implantations réparties notamment en limite de zones A, B ou C. Cet état réel sera par ailleurs utilisable pour consolider les modèles établis et établir des cartes bruit observées en extension de l'observatoire coeur de nuit étendu à la journée complète - Effort de modélisation permettant d'évaluer les gênes sonores induites par la création de nouvelles lignes ou l'augmentation du nombre de vols par destination ; cette analyse prévisionnelle sur une base semestrielle ou annuelle donnerait des indications aux riverains de routage et de bruit associé - Limiter les vols de nuits (23h-6h) aux vols non commerciaux indispensables sur une base partenariale avec les associations et les élus - Définir par période cohérentes avec celles des documents stratégiques d'urbanisme (SCOT) les règles du sol (données prises en compte pour l'élaboration des PLUs, PLUis...) induisant des paramètres à l'établissement des règles de gestion des survols, mesurer les écarts Propositions spécifiques au cas de DAUX lié à l'expérimentation Fisto-Lacou - Certification de la sonde Bruit Paris ou installation d'une sonde Casper si une sonde est prévue à Merville autre commune fortement concernée : installation d'une sonde au lieu-dit Engarre de Grenade et à Larra - Révision des trajectoires basées sur la situation avant expérimentation Fisto Lacou et la situation évaluée aujourd'hui - Non-généralisation des nouvelles trajectoires Fisto Lacou du fait des chantiers en cours (approche équilibrée et de l'atelier des territoires).</p>
------------	-------	---	---

23/05/2022	14:48	pour le comité de quartier Papus-Tabar Bordelongue et la Maison de quartier de Bagatelle	<quote>Tout</quote> <quote><quote></quote></quote> d'abord je tiens à préciser que le secteur que je représente est situé dans la zone C du PEB, secteur Fortement impacté par les nuisances des aéronefs de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et soumis aux réglementations des quartiers bénéficiant des dispositifs ANRU. A ce titre nous demandons la mise en place d'un couvre feu sur les vols entre 23h30 et 06h00 afin de préserver notre droit au repos nocturne. A ce titre nous demandons que les départs et arrivées des vols (essentiellement low-cost) respectent cette règle et soient interdits après 23h30. Notre est motivée par le fait que des sociétés de ce type ont fait des arrivées tardives en coeur de nuit une habitude et par cela pénalisent le droit au repos des riverains survolés. Il es bien évident que notre demande s'inscrit dans une démarche constructive et c'est pour cela que nous accepterons qu'une dérogation pour les vols sanitaires, du gouvernement et ceux exceptionnels pour l'approvisionnement d'Airbus-industrie.
23/05/2022	14:51	pour le comité de quartier Papus-Tabar Bordelongue et la Maison de quartier de Bagatelle	{{<quote>Tout</quote>}} <quote><quote></quote></quote> d'abord je tiens à préciser que le secteur que je représente est situé dans la zone C du PEB, secteur Fortement impacté par les nuisances des aéronefs de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et soumis aux réglementations des quartiers bénéficiant des dispositifs ANRU. A ce titre nous demandons la mise en place d'un couvre feu sur les vols entre 23h30 et 06h00 afin de préserver notre droit au repos nocturne. A ce titre nous demandons que les départs et arrivées des vols (essentiellement low-cost) respectent cette règle et soient interdits après 23h30. Notre est motivée par le fait que des sociétés de ce type ont fait des arrivées tardives en coeur de nuit une habitude et par cela pénalisent le droit au repos des riverains survolés. Il es bien évident que notre demande s'inscrit dans une démarche constructive et c'est pour cela que nous accepterons qu'une dérogation pour les vols sanitaires, du gouvernement et ceux exceptionnels pour l'approvisionnement d'Airbus-industrie.

23/05/2022	16:21	CSTA : Réponse à la Consultation	<p>Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse Blagnac pour les années 2018-2023 Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Le transport aérien vivant la plus grave crise économique de son histoire, il est important de veiller à permettre une transition intelligente et lissée sur le temps afin de ne pas déstabiliser un secteur déjà très fragilisé. INTRODUCTION La CSTA se réjouit du vote positif qu'a obtenu ce projet de PPBE lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Toulouse Blagnac du 01/03/2022. Ce vote favorable aux mesures proposées par le PPBE permettra d'améliorer sensiblement les conditions de vies autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il est le choix ambitieux du développement technologique et de la stabilité économique pour le territoire de Toulouse. De nombreux chantiers technologiques au sein des compagnies aériennes, constructeurs et aéroports sont actuellement en cours afin de rendre le transport aérien plus durable et il est particulièrement important d'obtenir le soutien de toute les institutions. C'est pourquoi, la CSTA donne un avis favorable à ce projet de PPBE, avec quelques commentaires présentés ci-après. ACTIONS DE TYPE S A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023 Mesure S1, relative à la nouvelle classification des groupes acoustiques L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes. Il est cependant important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la TNSA au niveau global sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Mesure S2, relative à la maitrise des vols de nuit La FNAM soutient l'engagement de l'aéroport de Toulouse Blagnac (ATB) de souhaiter, dans la mesure du possible et dans les limites d'optimisations atteignables, de limiter le nombre de vols en coeur de nuit. La proposition de permettre un suivi du nombre de vols est juste et transparente. Elle permettra de partager une vision objective et statistique sur ces vols. Mesure S3, relative à la limitation des vols de nuit Airbus Si nous encourageons dans la mesure du possible la limitation des vols en coeur de nuit de la part d'Airbus et ATI, nous souhaitons attirer l'attention sur le fait qu'il est important que celle-ci ne retarde pas le calendrier industriel des constructeurs qui représentent une part importante du tissu économique de la région. ACTIONS DE TYPE P01 A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023 Mesure P01 à P04 Favorable - Pas de commentaire. Mesure P04, relative au programme d'aide à l'insonnorisation des logements Les compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Toulouse Blagnac par l'intermédiaire de la TNSA financent en partie les aménagements d'isolation sonore des habitations. La CSTA attire l'attention sur le fait qu'une telle taxe pour améliorer la vie des habitants au regard des nuisances sonores n'existe que pour le transport aérien et montre la préoccupation constante des compagnies aériennes envers les conditions de vie des riverains. Mesure P05 à P07 : Pas de commentaire. ' ACTIONS DE TYPE O A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023 Mesure O1, relative à l'utilisation des inverseurs de poussée Si la CSTA est favorable à limiter l'utilisation des inverseurs de</p>
------------	-------	----------------------------------	--

		<p>poussée lorsque la sécurité n'est pas compromise, afin de diminuer les nuisances sonores proches de l'aéroport, elle tient cependant à rappeler qu'il faut que cela reste une recommandation, et non pas une obligation. Par ailleurs, une limitation stricte dans le temps et non différenciée serait ici contre-productive. Les futures générations d'avions seront équipées de moteurs moins bruyant d'une part, et seront équipées d'inverseurs de pousées à grilles, bien plus efficaces et moins bruyants que les inverseurs à portes ou à trappes utilisés sur les modèles de précédentes générations. L'utilisation de ces derniers pourrait être très intéressante dans la mesure où cela réduirait les émissions de particules fines dues à la friction des disques de freins carbone et réduirait de ce fait la fréquence des cycles de remplacement et de maintenance des avions pour les compagnies aériennes. Mesure O2, relative à la limitation d'utilisation des APU Les compagnies aériennes sont dépendantes de leurs système APU en raison de l'approvisionnement du conditionnement d'air. Afin de limiter encore leurs utilisation, la CSTA encourage l'aéroport de Toulouse Blagnac à s'équiper en plus des prises 400hz d'équipements auxiliaires ou via les passerelles de système de conditionnement d'air. Mesures O3, O4 et O5, relatives aux choix d'utilisation de piste en nuit complète La CSTA encourage toute mesure permettant d'établir un choix de piste approprié. Néanmoins le fait de décoller sur une piste plus lointaine aura pour effet d'augmenter les temps de roulage et donc de démultiplier les émissions. Ces mesures ne devront-êtré applicables uniquement en coeur de nuit. Mesure O6 : Bretelle Fast Exit La CSTA est favorable à cette mesure qui en plus de réduire le bruit réduira les temps de roulage et par conséquent les émissions sur la plateforme. ' Mesure O7, relative au scénarii de NADP sur les départs face au Nord-Ouest Les compagnies aériennes sont favorables aux procédures NADP lorsque le cadre le permet. Néanmoins nous pensons, dans la mesure du possible et en fonction de la tenue des objectifs de réduction sonore, qu'il convient d'effectuer une distinction entre le jour et la nuit pour le suivi des procédures NADP 1 et 2. Si la procédure NADP 1 permett de réduire plus fortement le bruit, elle engendre également une plus forte consommation et par conséquent de plus fortes émissions de CO2. Dans la mesure du possible il ne faudrait la privilégier que durant la nuit. Mesure O8, relative à la consultation des riverains en cas de changement de procédure De manière générale il est toujours préférable de concerter l'ensemble des acteurs avant une modification. Néanmoins dans ce cas précis nous voudrions alerter sur la complexité de mise en oeuvre de telle concertation. Le secteur aéronautique par sa rigueur est un secteur comportant déjà beaucoup d'inertie et de résistance au changement. Rajouter de tel impératifs pourrait venir ralentir les plans d'amélioration lancés par les acteurs du transport aérien . Nous comptons donc sur la bonne mise en oeuvre de la part de la DGAC ainsi qu'une bonne intelligence de la part des riverains afin de limiter les blocage et les temps de mise en place d'éventuelles nouvelles procédures. Mesure O9, relative à l'étude de procédures et trajectoires SUD La CSTA est favorable au lancement d'une étude du même type que l'étude « Optibruit » d'Orly et souhaite y être intégrée. Mesure O10, relative à la création d'une procédure environnementale QFU 32 Même commentaire que mesure O7. Mesure O11, relative à la création d'un VPE La CSTA n'est pas contre la création de volumes</p>
--	--	--

			<p>de protection environnementaux, tant qu'ils sont bien définis et qu'il reste bien clair que les pilotes peuvent sortir des VPE pour des raisons de sécurité (météo, turbulence, ...). Si ces VPE sont mis en place, il faudra faire une campagne de communication importante auprès des pilotes. De plus, il serait souhaitable que les contrôleurs aériens informent les pilotes lorsqu'ils sortent du VPE, pour limiter la gêne sonore pour les habitants.</p> <p>ACTIONS DE TYPE C A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023 Mesures C1 à C6 Favorable - Pas de commentaire. Mesure C7, relative à l'organisation d'une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et les chefs pilotes. La CSTA et ses compagnies adhérentes sont favorables à cette mesure qui permettra aux pilotes de mieux appréhender les enjeux et les attentes en termes de réduction de bruit.</p> <p>ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023 Mesure R1, relative à la réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation, selon l'approche équilibrée (EIAE). La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » La CSTA s'inquiète de l'usage fait des études d'approche équilibrée ces derniers mois en France. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il n'apparaît pas totalement justifié à la CSTA d'envisager le lancement d'une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Toulouse Blagnac pour créer de nouvelles restrictions d'exploitation avant d'avoir étudié les impacts des mesures des autres piliers.</p>
23/05/2022	19:15	Avis enquête publique	<p>Bonjour suite au déplacement de la ligne fisto-lasco la nuisance aérienne est plus intense qu'au paravent. L'impact sonore est bien présent aussi au niveau de notre école élémentaire. Pourquoi une telle modification alors que précédemment elle se situait plus sur des champs. Qui va étudier la perte de valeur de nos biens. Cordialement</p>

23/05/2022	22:42	PPBE 2018-23 Aéroport Toulouse-Blagnac contribution Cornebarrieu	Le PPBE est particulièrement important pour les communes voisines pour une croissance responsable de l'activité aéroportuaire commerciale et de l'activité industrielle aéronautique. Il doit s'inscrire dans une stratégie d'innovation qui sous-tend le développement durable nécessaire à toute activité humaine. Cornebarrieu combine depuis très longtemps accueil de nouveaux habitants et présence économique diversifiée sur son territoire dont plus de la moitié reste en espaces naturels et agricoles. Cornebarrieu défendra, dans son domaine du possible, toutes les mesures qui tendront vers une réduction de l'impact environnemental de l'aéroport. De nombreuses possibilités techniques sont envisageables et envisagées, leur mise en application rend à ce stade toute idée de couvre-feu prématurée et peu adaptée. L'innovation provenant des efforts des constructeurs et motoristes reste une voie qui a prouvé sa pertinence dans la réduction des nuisances sonores. Les Ateliers du Territoire, en cours à l'initiative de Monsieur le Préfet, conduiront, pour le futur de notre aéroport, à des propositions d'approche équilibrée issues de toutes les parties prenantes. Elles devront concilier les attentes de l'aéroport dans sa double destination commerciale et industrielle et les attentes des riverains au sujet des nuisances sonores. Maire de Cornebarrieu
23/05/2022	22:43	PPBE 2018-23 Aéroport Toulouse-Blagnac contribution Cornebarrieu	Le PPBE est particulièrement important pour les communes voisines pour une croissance responsable de l'activité aéroportuaire commerciale et de l'activité industrielle aéronautique. Il doit s'inscrire dans une stratégie d'innovation qui sous-tend le développement durable nécessaire à toute activité humaine. Cornebarrieu combine depuis très longtemps accueil de nouveaux habitants et présence économique diversifiée sur son territoire dont plus de la moitié reste en espaces naturels et agricoles. Cornebarrieu défendra, dans son domaine du possible, toutes les mesures qui tendront vers une réduction de l'impact environnemental de l'aéroport. De nombreuses possibilités techniques sont envisageables et envisagées, leur mise en application rend à ce stade toute idée de couvre-feu prématurée et peu adaptée. L'innovation provenant des efforts des constructeurs et motoristes reste une voie qui a prouvé sa pertinence dans la réduction des nuisances sonores. Les Ateliers du Territoire, en cours à l'initiative de Monsieur le Préfet, conduiront, pour le futur de notre aéroport, à des propositions d'approche équilibrée issues de toutes les parties prenantes. Elles devront concilier les attentes de l'aéroport dans sa double destination commerciale et industrielle et les attentes des riverains au sujet des nuisances sonores. Maire de Cornebarrieu

23/05/2022	22:44	PPBE 2018-23 Aéroport Toulouse-Blagnac contribution Cornebarrieu	Le PPBE est particulièrement important pour les communes voisines pour une croissance responsable de l'activité aéroportuaire commerciale et de l'activité industrielle aéronautique. Il doit s'inscrire dans une stratégie d'innovation qui sous-tend le développement durable nécessaire à toute activité humaine. Cornebarrieu combine depuis très longtemps accueil de nouveaux habitants et présence économique diversifiée sur son territoire dont plus de la moitié reste en espaces naturels et agricoles. Cornebarrieu défendra, dans son domaine du possible, toutes les mesures qui tendront vers une réduction de l'impact environnemental de l'aéroport. De nombreuses possibilités techniques sont envisageables et envisagées, leur mise en application rend à ce stade toute idée de couvre-feu prématurée et peu adaptée. L'innovation provenant des efforts des constructeurs et motoristes reste une voie qui a prouvé sa pertinence dans la réduction des nuisances sonores. Les Ateliers du Territoire, en cours à l'initiative de Monsieur le Préfet, conduiront, pour le futur de notre aéroport, à des propositions d'approche équilibrée issues de toutes les parties prenantes. Elles devront concilier les attentes de l'aéroport dans sa double destination commerciale et industrielle et les attentes des riverains au sujet des nuisances sonores. Maire de Cornebarrieu
23/05/2022	23:14	Test	Est-ce la bonne façon de faire un retour ?!?
23/05/2022	23:16	Situation sonore à Daux	Bonjour, Après avoir été en location à Aussonne, nous avons acheté notre maison à Daux en 2016 et habitons dans ce joli village depuis. A l'époque nous avons consciemment accepté de nous éloigner de la ville de Toulouse et de notre lieu de travail à Blagnac pour avoir un grand jardin, du grand air et pour être au calme. Tandis que le bruit des avions à Daux ne nous a jamais dérangé pendant les premières années ceci est de plus en plus souvent le cas depuis à peu près mi 2019. Depuis la reprise du trafic aérien post Covid la situation s'est de nouveau dégradée. Il y a désormais régulièrement des avions qui survolent notre maison, jardin et terrasse à une altitude tellement basse que nous sommes souvent obligés d'interrompre la conversation, au moins en étant dehors. Avant, nous dormions régulièrement avec la fenêtre ouverte - comme les vols circulent jusqu'à très tard le soir et recommencent tôt le matin ceci n'est quasiment plus une option. Nous avons eu des situations où le bruit d'un avion a déclenché le Babyphone de notre petite fille qui dormait avec la fenêtre et les volets fermés. Nous ne sommes absolument pas contre l'aéronautique - nous y travaillons tous les deux avec mon mari et nous sommes tout à fait conscients de sa contribution à l'économie locale. Nous critiquons néanmoins le manque d'information au préalable et de transparence tout court sur la situation (est-ce nous sommes toujours et encore en phase de test? Quel est ou bien quels sont les couloirs en phase de test?). Le peu d'information que nous avons pu obtenir, principalement grâce à l'association créée par des Dauxiens en réaction à ces changements, ont mis en évidence une évaluation qui manquait la moindre étude réaliste du terrain (p.ex. foyers et personnes impactés, niveaux sonores avant et après le changement, impact sur la qualité d'air). Les estimations quant au nombre de foyers / personnes qui bénéficieraient du changement semblaient également manquer d'étude réelle. Nous n'avons pas pu trouver les raisons pour lesquelles le changement a été initié. Pour résumer, les changements ont eu un impact significatif

			à notre qualité de vie ici que l'on regrette profondément car le village charmant et authentique de Daux nous plaît beaucoup mis à part cet aspect-là.
23/05/2022	23:48	Inacceptable changement du couloir aérien !!!	Madame, Monsieur Nous subissons à Daux depuis l'ete 2019 des dizaines de survols d'avions le jour et la nuit qui non seulement sont réguliers mais en plus sont bas - et donc bruyant. Quelle surprise de découvrir que ces avions ne font que respecter leur couloir aérien qui a été modifié, et ce sans même prévenir les personnes impactées ! Nous avons déménagé d'Aussonne à Daux en 2016, nous éloignant de notre lieu de travail, pour profiter du calme et de la sérénité de la campagne, d'autant plus important pour nous depuis la naissance de notre fille en mars 2019. Il y a toujours eu 2 ou 3 avions par jour qui semblaient couper un peu pour repartir vers le sud, mais ceux-ci étaient déjà assez haut et donc peu gênants. Les survols que nous subissons maintenant ruinent la qualité de vie que nous sommes venu chercher à Daux. Sur notre terrasse, il nous est arrive de devoir mettre notre conversation en pause, faute de pouvoir s'entendre, le temps qu'un avion passe. Dans notre maison, fenêtres double-vitrage fermées, notre sommeil ainsi que celui de notre fille est perturbé au coeur de la nuit. Nous pouvons comprendre que des évolutions d'aménagements du territoire puissent être nécessaires, mais un changement aussi important que celui d'un couloir aérien ne peut se faire du jour au lendemain, surtout sans le moindre concertation. Habiller Paul en déshabillant Pierre n'est certainement pas du développement durable ! Si vous pouvez rerouter les avions d'un clic selon votre bon vouloir, il n'en est pas de même pour nous quand il s'agit d'acheter une maison. Nous vous prions donc de faire cesser au plus vite ces survols à basse altitude de Daux. Bien cordialement,

26/03/2022	10:00	Contribution déposée en Préfecture	<p>La Dépêche du 5 Mars nous annonce que ce plan est déjà contesté (entre autres : aucune limitation du trafic entre 22h et minuit).</p> <p>La Dépêche du 22 mars décrit une salve de destinations soleil pour l'été 2022. Soit 6,3 millions de sièges, hausse de 78% par rapport à l'été 2021. Aussi à terme, malgré son sérieux, je ne pense pas que les mesures puissent être suffisantes pour calmer les riverains. Aussi je me permets une autre solution (brevet laissé à la Préfecture) qui j'espère aura un avis favorable. Son principe est le suivant : Selon le cas les avions cargo ou passagers, seront par exemple délestés en décollage de 10, 20, 30t de carburant soit un total de 50t = 500 passagers.</p> <p>Un avion ravitailleur A340M (déjà codifié civil) amènera 50t de carburant (sur les 112t possibles) au niveau de croisière pour ravitailler les avions précédents.</p> <p>Pour les avions civils ou cargo les phases contraignantes de décollage et de montée seront donc effectuées avec une nuisance minimum en bruit et pollution. De même pour le ravitailleur qui ne consommera que le carburant nécessaire à sa montée et à sa descente.</p> <p>Un contrat récurrent devrait pouvoir se faire avec l'armée de l'air pour utiliser l'avion ravitailleur entre 22h et minuit comme souhaité par les riverains.</p> <p>Note : dossier complet laissé à la préfecture.</p> <p>Courrier annexé :  <b>BREVET INDUSTRIEL POUR RÉDUIRE LES NUISANCES SONORES ET L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE DES AVIONS (2 ° édition : voir par. 7.0)</b></p> <p>1- Le but de ce brevet est de réduire le poids au décollage des avions civils courts, moyens, longs courriers en diminuant leur carburant à bord pour le compléter par un ravitaillement en vol en fin de montée.</p> <p>2- La problématique actuelle : les avions civils, courts, moyens, longs courriers, transportent de plus en plus de passagers, sur des distances plus longues ce qui augmente leur charge et demande aux constructeurs de développer des moteurs plus puissants, plus coûteux, plus bruyants et polluants. (C'est aussi le cas pour les avions-cargo qui transportent plus de marchandises pour des distances plus longues). (voir fig.1 et 1bis: deux articles de la Dépêche du Midi )</p> <p>3- exposé du brevet: chaque avion sera équipé du dispositif UARRSI (Universal Aerial Refueling Receptacle Slipway Installation) pour pouvoir être ravitaillé en vol à l'aide de la perche télescopique (BOOM) d'un avion ravitailleur (voir fig.2 et 3)</p>
------------	-------	------------------------------------	--

		<p>4- Objectifs de ce ravitaillement en vol :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réduire le bruit au décollage et en montée (par une poussée réduite des moteurs)</li> <li>- diminuer la longueur de piste pour décoller</li> <li>- réduire l'empreinte environnementale</li> <li>- augmenter la durée de vie des moteurs</li> <li>- donner une plus grande autonomie à l'avion.</li> </ul> <p>5- Exposé détaillé:</p> <p>5.1- Rappels sur le ravitailleur type A330 MRTT: l' Airbus A330 MRTT ( Multi role tanker transport ) est un modèle d'avion militaire de transport et de ravitaillement dérivé de l'avion A330 certifié civil. L'A330 MRTT E (E pour Enhanced) permet le contrôle automatique de sa perche pour délivrer en vol du carburant à de nombreux avions militaires (avions de combat, A400M, C130...) équipés du dispositif précité. La perche a un débit de 3.600 kg/mn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Flexibilité d'exploitation (fig.3): entre autre 2 missions de ravitaillement sont indiquées: 50 t et 60t pour un carburant disponible de 111t au décollage .</li> <li>- Commandes et livraisons au 31 août 2019 : 13 pays, 60 commandes et 13 livraisons dont l'Arabie Saoudite, l'Australie, la Corée du Sud, le Royaume Uni, les Émirats Arabes Unis, les Pays Bas, l'Allemagne, la France, la Belgique et Singapour.</li> </ul> <p>5.2-rappel de caractéristiques de quelques avions civils : A320, A330, A350, A380 (Voir tableaux fig.4) (note: 60 t carburant=75.000litres):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le ravitaillement en vol de ces avions : « équipés » du dispositif UARRSI permet de diminuer la charge de carburant au décollage (et donc la masse totale de l'avion) afin de ne pas utiliser toutes ses performances pour respecter les objectifs précités. En effet, le décollage (et la montée) sont les phases les plus exigeantes en performances surtout si on est proche de sa « masse maxi au T.O (décollage)».</li> <li>-exemple (voir fig.4) : l'A330-300 a une Masse maxi au décollage (MTOW) = 242 t (pour un kérosène transportable de 110 t). Délesté de, par exemple: 50 t de kérosène**, sa MTOW serait de 192t. Le décollage et la montée se feraient avec une puissance motrice réduite. L'avion irait alors rejoindre une procédure d'attente (HOLDING) à un WPT (point tournant défini par ses coordonnées géographiques : latitude et longitude) à l'écart des trajectoires des autres avions. Un MRTT E, en provenance d'un aéroport militaire voisin, peut alors le ravitailler de 50 t (voir 'mission 50 t' du ravitailleur en fig.3) et éventuellement plus pour compenser le kérosène dépensé depuis le T.O. Le ravitaillement se ferait par la perche télescopique (3,6t/mn: soit env. 15mn pour 50t) à altitude constante dans la procédure d'attente (holding) qui ramène les avions sur le WPT et à vitesse constante (max endurance). Après le ravitaillement, le MRTTE rejoindra son aéroport et l' A330 sa route vers sa destination.</li> </ul>
--	--	--

		<p>**50 t = 50.000kg= 500passagers. Environ 25 conteneurs LD3 pour la version A330CARGO.</p> <p>6- Autres atouts et points forts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le MRTTE n'a pas à utiliser son autonomie indiquée sur la fig. 3 (1852km durant 4h30) puisqu'il ne fait qu'un aller-retour vers le 'holding'. On peut donc diminuer son carburant au décollage (donc sa masse à son T.O.) afin d'obtenir une poussée réduite en phase décollage-montée et respecter ainsi les objectifs précédents ou : le MRTTE pourra réaliser plusieurs ravitaillements successifs ou : 1 ravitaillement plus important.</li> <li>- La logistique : à plus long terme plusieurs « holding » peuvent être prévus à des 'WPT' autour du globe terrestre ou d'un Aéroport et être désignés comme 'point de Rendez-vous ' visualisables sur les écrans de navigation des avions.</li> <li>- Certains pourront éventuellement être utilisés pour ravitailler les avions en croisière dans des zones à moindre coût en kérosène.</li> </ul> <p>7- L'application industrielle:</p> <p>7.0 - L'industriel (concepteur aéronautique) construit un équipement équivalent au dispositif UARRSI</p> <p>7.1- L'industriel (concepteur aéronautique) installe cet équipement sur les avions courts, moyens ou longs courriers existant nécessitant la prise en compte des objectifs précédents et modifie leur documentation.</p> <p>7.2- Les compagnies aériennes utilisent la documentation embarquée avant chaque décollage pour calculer le besoin en carburant et indiquer au MRTTE le carburant à délivrer.</p> <p>7.3- La compagnie aérienne peut préconiser une piste de décollage</p> <p>8-revendications</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1- Chaque avion court, moyen ou longs courrier doit être équipé du dispositif UARRSI</li> <li>2- Chaque avions court, moyen ou long courrier réduit son MTOW à chaque décollage</li> <li>3- Chaque avion, court, moyen ou long courrier est ravitaillé par un MRTTE à un point de rendez-vous défini (latitude et longitude)</li> <li>4- Chaque MRTTE peut éventuellement ravitailler plusieurs avions en vol</li> </ol> <p>9-Revendication sur l'invention du brevet : paiement de 3% sur le coût du carburant transféré du MRTTE</p> <p>.</p> <p>ABRÉGÉ</p> <p>Les avions, courts, moyens ou longs courriers transportent plus de passagers, sur des distances plus</p>
--	--	--

			<p>longues ce qui augmente leur charge et demande aux constructeurs de développer des moteurs plus puissants, plus coûteux, plus bruyants et polluants.</p> <p>Ce brevet réduit leur bruit au décollage et en montée (par une poussée réduite des moteurs), diminue l'empreinte environnementale et la longueur de piste nécessaire pour décoller, augmente la durée de vie des moteurs, donne une plus grande autonomie à l'avion.</p>
--	--	--	---