



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

aéroports

Question écrite n° 55349

Texte de la question

Mme Martine Martinel attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports au sujet du survol de l'agglomération toulousaine, et notamment de sa partie sud-ouest, pendant la nuit. Ce secteur de l'agglomération est survolé quotidiennement par près de 150 avions. Pour 2008, à Toulouse, le trafic de nuit a représenté 7 300 mouvements par an, soit 20 avions par nuit, entre 22 heures et 6 heures. Or ce périmètre comporte une zone d'activité qui était celle du pôle chimique toulousain, aujourd'hui en cours de reconversion avec la création du Cancéropôle. Les travaux de construction de l'hôpital Cancer campus (HCC), établissement de soins ultra-moderne, doivent démarrer à l'automne. Le HCC est, de fait, le fleuron du nouveau pôle clinique installé aux portes sud de la ville, avec la création du premier parcours de soins national, le plus court possible, reliant les malades, les chercheurs publics et privés, et les laboratoires pharmaceutiques de mise au point des médicaments. La nouvelle zone d'activités à vocation santé est déjà en place et comprendra l'hôpital Cancer campus (312 lits prévus pour 2012), mais aussi la clinique du sport « Midipôle » (180 lits prévus pour fin 2009), l'hôpital Marchant (350 lits déjà ouverts, plus 200 hospitalisations de jour et 50-80 lits pour détenus en provenance de la prison de Muret prévus vers 2010-2011). Ce pôle santé doit accueillir au total 1 050 lits, 3 000 acteurs soignants, 10 000 personnels d'accompagnement (environnement, logistique, familles, consultants, chercheurs et visiteurs divers...). Outre la pollution, le trafic aérien génère des nuisances sonores pour l'ensemble des riverains et ce sera également le cas pour les malades qui ont, encore plus que les autres, besoin d'une nuit de 8 heures, comme le préconise l'Organisation mondiale de la santé (OMS). D'autre part, cette zone comprend, en périphérie du site et sous les trajectoires, une usine Seveso seuil haut AS (SNPE-matériaux énergétiques) et des ballastières renfermant des tonnes de nitrocellulose. Dès lors, elle lui demande s'il compte accéder aux demandes de fermeture de l'aéroport pendant la nuit, de minuit à 6 heures du matin, et de réduction des vols de 22 heures à minuit, ainsi que le réclament depuis des années la population survolée, les riverains du Cancéropôle et le Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine, soutenus en ce sens par les collectivités territoriales de la région Midi-Pyrénées.

Texte de la réponse

Suite à l'explosion survenue à l'usine AZF en 2001, la reconversion du territoire des quartiers de Braqueville et de Langlade en zone d'activité dédiée à la recherche et aux soins contre le cancer, a amené à la construction du Cancéropôle en grande partie en zone C (zone dite de bruit modéré) du plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Toulouse-Blagnac approuvé le 21 août 2007. La zone autour de l'hôpital Marchant, pour laquelle l'offre de soin devrait évoluer de 650 lits aujourd'hui à plus de 1 000 lits à terme, s'y situe également. Cette implantation est intervenue après plusieurs années de débats publics et suite à l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement réunie en septembre 2006. Les exigences fixées par les servitudes acoustiques du PEB imposent que les locaux répondent à des normes d'isolation acoustique. Cette disposition législative souligne l'obligation faite à tout nouveau projet survenant dans les zones de survol à basse altitude autour des aéroports de s'adapter aux niveaux sonores se rapportant au trafic déclaré dans le PEB. Par ailleurs, afin d'améliorer les conditions de vie des riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, une démarche basée sur des engagements volontaires de l'ensemble des acteurs a été mise en oeuvre. Elle se réfère à la directive 2002-30 de la Commission européenne relative à la gêne sonore autour des aéroports qui préconise des solutions

d'amélioration au travers de plans d'action. Un plan d'action a ainsi été élaboré récemment en concertation avec tous les acteurs concernés. Il se compose de cinq mesures phares. Concernant le bruit généré par les vols de nuit, un arrêté destiné à limiter le trafic des avions les plus bruyants entre 22 heures et 6 heures a été signé le 28 mars 2011. De plus, une majoration de 50 % des redevances pour le trafic de nuit est effective depuis avril 2010. Sur le plan opérationnel, des mesures de moindre bruit ont été mises en place : réduction des survols de l'agglomération toulousaine la nuit en privilégiant les décollages et atterrissages par le nord, approche en descente continue, procédure GNSS au décollage (guidage satellitaire pour éviter le survol des centres-bourgs en partie nord). La poursuite de la politique d'insonorisation a également été actée. Enfin, un « observatoire cœur de nuit » a été installé pour suivre et évaluer les effets résultants des mesures préalablement définies. Il est composé d'élus, d'usagers et d'associations de riverains et est une émanation de la commission consultative de l'environnement (CCE). Deux réunions ont déjà eu lieu. Enfin, les procédures d'approche et de décollage autour de Toulouse-Blagnac sont définies et contrôlées par les services de la direction générale de l'aviation civile dans le strict respect des exigences de sécurité nationales et internationales, y compris relativement au survol des installations classées.

Données clés

Auteur : [Mme Martine Martinel](#)

Circonscription : Haute-Garonne (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55349

Rubrique : Déchets, pollution et nuisances

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 21 juillet 2009, page 7186

Réponse publiée le : 23 août 2011, page 9221