

Toulouse le 22 septembre 2024

Communiqué

Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) Comment l'administration de l'Aviation Civile a perdu sa crédibilité !

Réunion après réunion les associations dénoncent les informations partielles et partiales que la direction locale de l'administration locale de l'aviation civile (DGAC/DSAC-Sud)¹ tente d'imposer dans le débat public. **Pourquoi et comment en sommes-nous arrivés là ?**

En 2010, la DGAC/DSAC Sud¹ a réussi à convaincre élus et professionnels qu'avec sa proposition de mesures techniques, l'objectif de réduction du bruit aérien nocturne pouvait être atteint sans couvre-feu pourtant [voté par le conseil municipal de la ville de Toulouse](#).

Si en 2010 l'échec des mesures n'était pas totalement certain, le cumul d'un étonnant aveuglement sur l'évolution prévisible du trafic, de mesures économiques contradictoires et une surestimation des effets des mesures présentées laissent déjà peu de doute :

1. La mesure consistant à « faire passer le trafic par le nord de l'agglomération » (contre QFU) s'est rapidement avérée peu praticable au point d'être qualifiée de dangereuse par le service de la navigation aérienne lors d'une [réunion le 10 juillet 2023](#)
2. La mesure de limitation des niveaux de bruit appliquée entre minuit et 6 heures (marge de 13 EPNdB) s'est révélée doublement inefficace car d'une part elle laisse passer des avions pourtant très bruyants (A330 XL Airways en 2017) mais elle a été rédigée pour laisser volontairement passer certains avions ne respectant pas cette limite ([plus de 200 vols identifiés en 2022](#))
3. La DGAC¹ a laissé le gestionnaire de l'aéroport pratiquer des réductions tarifaires pour augmenter le trafic y compris pour les vols de nuits ([redevances et prestations aéronautiques](#) page 13)
4. En 2015, la DGAC¹ a abaissé la référence de [la taxe sur les nuisances aériennes pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac](#) de 40%.

Depuis plus de dix ans, l'administration de l'aviation civile a utilisé toutes ses compétences pour repousser le constat de l'inefficacité des mesures mises en place et pour occulter le non-respect des engagements de réduction du bruit nocturne. Cet échec a été acté dans le cadre du [Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement \(PPBE\) 2018-2023](#) avec +70% de population impactée par un bruit nocturne au-dessus du seuil de référence.

Depuis déjà six ans, l'administration de l'aviation civile repousse la révision du Plan d'Exposition au Bruit de 2007 (PEB) dont les hypothèses sont très éloignées de la réalité du trafic actuel.

Aujourd'hui, le crédit de cette administration est épuisé. Aussi, nous demandons que le suivi et le contrôle des décisions concernant les restrictions d'exploitation, (couvre-feu, règles, quotas, ...) soient assurés conjointement par l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) et le ministère de l'Environnement et des Transports.

Contacts : Chantal Beer-Demander 06 25 43 22 33
Jérôme Favrel : 07 67 35 58 14

¹DGAC : Direction générale de l'aviation civile

¹DSAC : Direction de la sécurité de l'aviation civile ; la DSAC SUD compétente sur la région Occitanie est l'antenne régionale de la DGAC