

[Accueil](#) / [Economie](#) / [Aéronautique](#) / [Aéroport Toulouse Blagnac](#)

Nuisances sonores de l'aéroport Toulouse-Blagnac : on repart comme avant ?



Aéroport Toulouse Blagnac, Aéronautique, Haute-Garonne

Publié le 05/07/2020 à 05:05 , mis à jour à 09:39

La préfecture a suspendu les tests de trajectoires des avions au décollage et à l'atterrissage de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Mais le collectif contre les nuisances aériennes reste mobilisé.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac a l'avantage de ses défauts. C'est sans doute, en France, le plus proche et le plus accessible du centre-ville pour les voyageurs, mais ses avions survolent un important bassin de population avec les nuisances qui vont avec.

L'augmentation exponentielle du trafic aéroportuaire des dernières années est devenue quasiment insupportable pour les habitants des quartiers de Toulouse et des communes avoisinantes survolées par les couloirs aériens. Quand le vent d'Autan souffle de l'est, les avions décollent face à lui vers Pech David et Ramonville en poussant sur leurs moteurs au-dessus de Lardenne et Bagatelle.

Inversement quand le vent est à l'ouest ou au nord, ce sont les communes d'Aussonne, Cornebarrieu, Merville, entre autres, qui doivent supporter le rugissement des réacteurs.

A lire aussi : Nuisances de l'aéroport de Toulouse : au sud, les riverains crient victoire

Passée la "parenthèse enchantée" qu'a représentée l'interruption quasi totale du trafic aérien pendant la crise sanitaire, ce casse-tête est toujours d'actualité. Et comme il n'est plus question, pour l'heure, de déplacer l'aéroport, les riverains sont censés faire à nouveau avec cette pollution auditive et atmosphérique.

Etude de la modification des trajectoires de décollage

Si un plan d'insonorisation des logements est déjà activé, une autre expérience et une enquête publique ont été lancées l'an dernier pour mesurer l'effet d'une modification des trajectoires de décollage au nord de l'aéroport. En imposant notamment aux avions de bifurquer, plus vers l'ouest et de passer sur une partie plus campagnarde et moins habitée.

La préfecture vient d'indiquer que les conclusions de cette expérimentation, qui avait été reprise ces derniers mois, à la demande du commissaire-enquêteur, seront présentées à la commission consultative de l'environnement (CCE) à l'automne. Mais "l'approche équilibrée" revendiquée par l'Etat, qui veut concilier la filière aéronautique, "une activité déterminante qui pèse 200 000 emplois" et "l'amélioration de la qualité de vie des populations" est vivement contestée. À Merville et à Daux, on constate que le problème est juste déplacé (*lire ci-dessous*)

A lire aussi : "Réconcilier les riverains et le transport aérien"...

Le collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT) se félicite en revanche de l'arrêt des tests sur la zone sud qui, eux, visaient à améliorer "le très haut niveau de sécurité de la circulation aérienne en évitant des situations où les trajectoires respectives des vols génèrent des alarmes intempestives sur les écrans des contrôleurs aériens", selon la direction générale de l'aviation civile (DGAC). En clair, "pour prévenir une augmentation programmée du trafic", dénonce le collectif qui réclame la transparence. Et qui veut se servir du moment stratégique qu'est la crise du transport aérien "pour penser le long terme sur l'environnement comme pour les salariés de l'aéronautique".

À Daux, les habitants prêts à aller en justice

Ils ont lancé une cagnotte sur internet pour couvrir les frais d'un procès et comptent bien ne pas se laisser faire... Les habitants de Daux, une commune du nord-ouest de l'agglomération toulousaine, sont vent debout contre les modifications de trajectoire des avions envisagées par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) pour tenter d'atténuer les nuisances aériennes. Après une enquête publique, l'an dernier, le commissaire-enquêteur avait émis un avis favorable, assorti de six réserves sur cette nouvelle trajectoire appelée "face au nord" avec de nouveaux tests démarrés en avril dernier pour des conclusions qui devraient être présentées à l'automne devant la commission consultative de l'environnement (CCE). "Cette modification est préparée de longue date pour épargner Merville et elle montre les limites de l'exercice, qui consiste à soulager les uns pour en impacter d'autres, sans les avertir, sans présenter un plan d'exposition au bruit et un plan de gêne sonore", note le collectif contre les nuisances aériennes. La DGAC se borne, de son côté, à dire qu'elle a pris en compte les réserves apportées par l'enquêteur public...



Gilles-R. Souillés

[VOIR LES COMMENTAIRES \(34\)](#)