



**PRÉFET
DE LA HAUTE-
GARONNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Préfecture
Direction de la coordination
des politiques publiques et de l'appui territorial

Arrêté préfectoral portant approbation des cartes stratégiques de bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, au titre de la quatrième échéance

Le préfet de la région Occitanie,
préfet de la Haute-Garonne,
Officier de la Légion d'honneur,
Commandeur de l'ordre national du Mérite,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la directive 2020/367 de la Commission du 4 mars 2020 modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement ;

Vu la directive déléguée (UE) 2021/1226 de la Commission du 21 décembre 2020 modifiant, aux fins de son adaptation au progrès scientifique et technique, l'annexe II de la directive 2002/49/CE du Parlement et du Conseil en ce qui concerne les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L.572-1 à 11 et R.572-1 à 12 ;

Vu le décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires ;

Vu le décret n°2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête

Art. 1^{er}. – Sont approuvés les documents suivants, annexés au présent arrêté, constituant le dossier des cartes stratégiques de bruit (CSB) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac :

- carte stratégique de bruit en situation de court terme (année de référence 2019), en indice L_{den} , à l'échelle 1 : 25 000 ;

- carte stratégique de bruit en situation de court terme (année de référence 2019), en indice L_n , à l'échelle 1 : 25 000 ;
- carte stratégique de bruit en situation de long terme, en indice L_{den} , à l'échelle 1 : 25 000 ;
- carte stratégique de bruit en situation de long terme, en indice L_n , à l'échelle 1 : 25 000 ;
- rapport de présentation des CSB de 4^{ème} échéance comprenant notamment les décomptes de superficie, population, logements et établissements d'enseignement, de soins et de santé exposés.

Art. 2. – Le dossier est mis en ligne sur le site internet des services de l'État de la Haute-Garonne :

<https://www.haute-garonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Cadre-de-vie/Bruit/Cartes-de-bruit-et-Plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement/Cartes-de-bruit-de-l-aerodrome-de-Toulouse-Blagnac>

Il est également consultable, sur demande, à la préfecture de la Haute-Garonne – direction de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial – bureau de l'aménagement durable – 1 place Saint-Étienne – 31038 Toulouse cedex 9, aux jours et heures habituels d'accueil du public.

Art. 3. – Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Garonne.

Art. 4. – Le présent arrêté est susceptible de recours devant le tribunal administratif de Toulouse, 68, rue Raymond IV – BP 7007 31068 – Toulouse Cedex 07, dans un délai de deux mois à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Haute-Garonne.

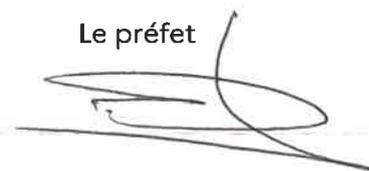
Ce recours peut être déposé auprès de cette juridiction administrative par voie postale, sur place dans l'horodateur situé à l'entrée du tribunal, ou par le biais de l'application Télérecours Citoyens <https://www.telerecours.fr>.

Pendant cette période, un recours gracieux peut également être déposé auprès de l'autorité préfectorale.

Art. 5. – Le préfet de la région Occitanie, préfet de la Haute-Garonne et le directeur de la sécurité de l'aviation civile sud sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Toulouse, le 06 OCT. 2023

Le préfet

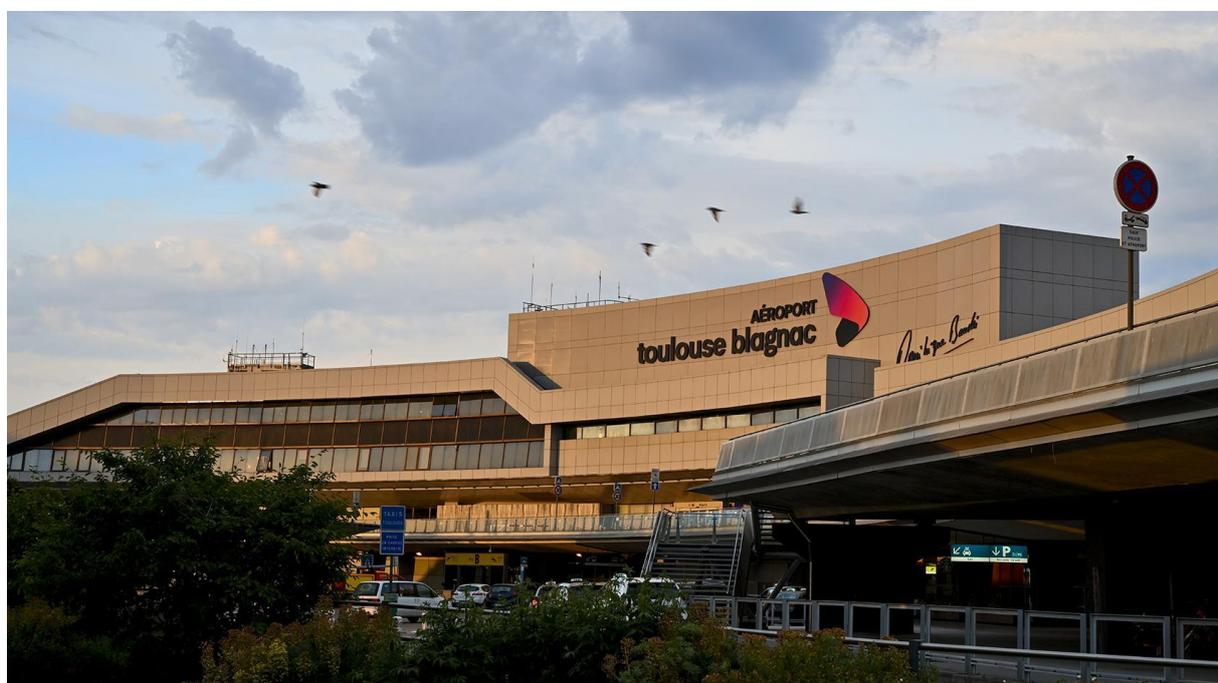


Pierre-André Durand

Rapport de présentation
des cartes stratégiques du bruit
de 4^{ème} échéance
de l'aérodrome de

Toulouse-Blagnac


Pierre-André DURAND
06 OCT. 2023



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

Table des matières

Acronymes.....	3
1 Résumé non technique.....	4
2 Le contexte.....	5
2.1 Le cadre réglementaire européen	5
2.2 La réglementation française.....	6
2.3 La démarche d'élaboration des CSB et du PPBE	7
2.3.1 La cartographie du bruit.....	7
2.3.2 Le PPBE	8
2.3.3 Synthèse des textes de référence.....	10
2.4 Contexte local.....	11
2.4.1 Le territoire géographique	11
2.4.2 Présentation de l'aéroport et de la population	12
2.4.3 Le dispositif de gestion du trafic aérien (dispositif ATM).....	12
3 Cartographie stratégique du bruit.....	14
3.1 Hypothèses retenues pour la situation à long terme	14
3.2 Hypothèses retenues pour le court terme (année de référence 2019).....	14
3.2.1 Infrastructure support	14
3.2.2 Trajectoires.....	14
3.2.3 Trafic.....	16
3.2.4 Substitutions	16
3.2.5 Profils de vol	17
3.2.6 Relief.....	17
3.2.7 Base de données et logiciels utilisés	17
3.3 Décomptes.....	17
3.3.1 Surfaces, logements et populations	17
3.3.2 Détails par communes.....	18
3.3.3 Etablissements d'enseignement et de santé	20

Acronymes

ACNUSA	.....	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
ANP	.....	<i>Aircraft Noise Performance</i>
APPM	.....	Avant-Projet de Plan de Masse
ATB	.....	Aéroport Toulouse-Blagnac
ATM	.....	<i>Air Traffic Management</i> (gestion du trafic aérien)
CCE	.....	Commission Consultative de l'Environnement
CCI	.....	Chambre de Commerce et d'Industrie
CEAC	.....	Conférence Européenne de l'Aviation Civile
CEREMA	.....	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CSB	.....	Carte Stratégique du Bruit
DDT	.....	Direction Départementale des Territoires
IFR	.....	<i>Instrument Flight Rules</i> (règles de vol aux instruments)
IGN	.....	Institut Géographique National
ILS	.....	<i>Instrument Landing System</i>
INSEE	.....	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
OACI	.....	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PDU	.....	Plan de Déplacement Urbain
PEB	.....	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	.....	Plan de Gêne Sonore
PPBE	.....	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
QFU	.....	orientation magnétique de la piste en degrés par rapport au nord magnétique (dans le sens horaire)
SCOT	.....	Schéma de Cohérence Territoriale
STAC	.....	Service Technique de l'Aviation Civile
SRU (loi)	.....	loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
TGV	.....	Train à Grande Vitesse
VFR	.....	<i>Visual Flight Rules</i> (règles de vol à vue)
VHF	.....	<i>Very High Frequency</i>
VOR	.....	<i>VHF Omnidirectional Range</i>

1 Résumé non technique

Pourquoi ?

La réglementation européenne prévoit que chaque État élabore pour chacun de ses aéroports civils recevant un trafic annuel supérieur à 50 000 mouvements (à l'exception des mouvements exclusivement effectués à des fins d'entraînement sur des avions légers) des cartes stratégiques de bruit (CSB) et un plan d'action, transposé en droit français sous le nom de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Dans le présent document, CSB désigne indifféremment les cartes stratégiques du bruit au sens de la réglementation européenne et les cartes de bruit au sens de la réglementation nationale.

Objectifs ?

Les CSB sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles sont rendues publiques.

A partir des résultats de cette cartographie du bruit, les mesures à prendre dans le cadre du PPBE sont identifiées afin de :

- prévenir et gérer les effets du bruit, en particulier les problèmes liés au bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les différentes mesures prévues pour maîtriser ces nuisances,
- réduire, si besoin et si possible, les niveaux de bruit généré par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine,
- préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

Comment ?

Les CSB et les tableaux d'exposition qui en découlent permettent de constituer un état des lieux actuel et prévisionnel du bruit autour de la plateforme aéroportuaire (chapitre 4) et justifient le plan d'action en découlant.

2 Le contexte

2.1 Le cadre réglementaire européen

La lutte et la protection contre les nuisances sonores entre dans le cadre de la politique communautaire pour la protection de la santé et de l'environnement, le bruit étant identifié comme l'un des principaux problèmes environnementaux qui se posent en Europe.

La Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement des grandes agglomérations et aux abords des grandes infrastructures de transport. Elle s'applique aux principaux axes routiers et ferroviaires, aux agglomérations de plus de 100 000 habitants et aux grands aéroports, définis comme les aéroports accueillants annuellement plus de 50 000 mouvements d'aéronefs autres que des vols d'entraînement sur avions légers.

Le nom complet est : « Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement - Déclaration de la Commission au sein du comité de conciliation concernant la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit ambiant. »

(<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>)

Le but poursuivi par la directive est d'établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Pour ce faire, les États membres ont pour obligation :

1. d'évaluer l'exposition au bruit des populations concernées à partir de méthodes communes aux pays européens, en se basant sur l'élaboration d'une cartographie du bruit ;
2. d'informer ces populations sur les niveaux d'exposition au bruit actuels et futurs et leurs effets sur la santé ;
3. de mettre en œuvre et piloter des mesures visant à prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine.

La directive a donc entre autres été élaborée en vue de fixer un cadre commun et harmonisé pour pouvoir suivre l'évolution du bruit autour des aéroports par la définition d'indicateurs précis et techniques (indicateurs de bruit et valeurs limites – cf. section 2.3.1) et l'élaboration de cartes de bruit (les CSB) et pour établir en conséquence des plans d'action portant sur les mesures à prendre pour gérer les effets du bruit, en priorité dans les zones soumises à un bruit dépassant ces niveaux limites.

La raison d'être du présent document est de participer aux actions décrites, notamment en fournissant tous les détails nécessaires à la compréhension des éléments cités : définition des indicateurs, élaboration des cartes, analyse, etc.

La Directive 2020/367/CE adoptée par l'Union européenne en mars 2020 vient préciser certaines dispositions de la Directive 2002/49/CE. Elle définit les modalités d'évaluation des effets nuisibles du bruit pour la santé humaine : l'accroissement du risque de cardiopathie ischémique (pour le secteur routier uniquement), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil (pour l'ensemble des secteurs, dont le secteur aérien).

L'obligation de réviser les cartes de bruit tous les 5 ans s'inscrit dans un calendrier contraignant de publication fixé par la directive depuis la première échéance initiée en 2005.

	Lancement de l'échéance	Réalisation des CSB	Réalisation des PPBE
1^{ère} échéance	2005	2007	2008
2^{ème} échéance	2010	2012	2013
3^{ème} échéance	2015	2017	2018
4^{ème} échéance	2020	2022	2024

2.2 La réglementation française

Chaque pays membre de l'Union européenne dispose d'une réglementation spécifique sur le bruit qu'il a été nécessaire d'adapter pour procéder à la transposition de la Directive européenne. Au niveau de la France, cela a consisté à établir des textes d'applications, repris par la suite dans le code de l'environnement.

La transposition française de la directive relative aux infrastructures de transport et aux grandes agglomérations résulte de l'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 et intégrée aux articles L.572-1 à 11 du code de l'environnement.

Afin de compléter cette transposition, diverses autres dispositions ont été adoptées, dont certaines codifiées dans les articles R.572-1 à 11 du code de l'environnement :

1. le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (codifié dans le code de l'environnement en 2007) ;
2. l'arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme, modifié depuis lors par l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodromes mentionnés à l'article R.112-5 du code de l'urbanisme¹ ;
3. l'arrêté du 4 avril 2006 modifié relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (qui fixe notamment les valeurs limites) ;
4. la circulaire du 7 juin 2007 relative à la mise en œuvre de la politique de lutte contre le bruit.

Par ailleurs, les dispositions de la Directive 2020/367/CE ont été transposées dans le droit national par le décret n° 2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement

¹ L'article R.112-5 du code de l'urbanisme a été depuis abrogé par le décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires.

des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et l'arrêté du 23 décembre 2021. Ces textes sont vigueurs depuis le 1^{er} janvier 2022.

La législation française sur la prévention et la limitation des nuisances sonores s'appuie sur d'autres textes législatifs et réglementaires : pour plus d'informations, les sites du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires ([site Ministère](#), partie « Aviation et environnement ») et de l'ACNUSA ([site ACNUSA](#)).

2.3 La démarche d'élaboration des CSB et du PPBE

La circulaire du 7 juin 2007 du ministère chargé des transports a précisé les modalités d'organisation, la méthodologie et la coordination entre les différents acteurs pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit.

Les textes évoqués ci-dessus ont précisé les modalités d'organisation, la méthode et la coordination entre les différents acteurs pour l'élaboration des CSB et des PPBE.

2.3.1 La cartographie du bruit

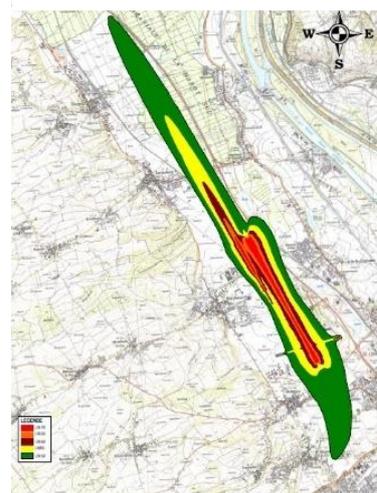
Les aéroports entrant dans le champ d'application de la directive de 2002 (dont la liste est fixée par arrêté – actuellement l'arrêté du 24 avril 2018 cité ci-dessus) doivent réaliser des CSB. Leur objectif est de réaliser un état des lieux du bruit autour de la plateforme et d'établir les prévisions générales d'évolution du bruit, qui serviront de référentiel pour les décisions d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore.

Les CSB permettent de donner des photographies de la situation actuelle et des projections sur l'avenir de l'étendue géographique des zones – et par voie de conséquence des populations – affectées par le bruit généré par le trafic aérien autour de la plateforme.

Deux indicateurs de bruit sont prévus par la directive 2002/49 (définis précisément à l'annexe I de la directive) :

- le L_{den} (L pour *level*, « niveau » en anglais, et den pour *day-evening-night*, « jour-soirée-nuit » en anglais) est un indicateur du niveau de bruit global utilisé pour qualifier l'exposition au bruit, qui tient compte de la gêne spécifiquement engendrée durant la soirée (18h-22h) et la nuit (22h-6h) ; le L_{den} est un indicateur dit intégré car il prend en compte le niveau de bruit, la durée de l'événement sonore, le nombre moyen d'événements sonores, ainsi qu'une pondération pour les événements de soirée et de nuit (un événement de soirée est considéré comme 3 fois plus gênant qu'un événement de journée et un événement de nuit est considéré comme étant 10 fois plus gênant qu'un événement de journée) ;
- le L_n (L pour *level*, « niveau » en anglais, et n pour *night*, « nuit » en anglais) est un indicateur du niveau sonore moyen à long terme, visant à traduire la gêne sonore ressentie durant la nuit (22h-6h) ; il représente la composante « nuit » de l'indice L_{den} .

Figure 1 : extrait d'une CSB



Afin de permettre des comparaisons quantitatives de l'évolution du bruit, différents niveaux sonores sont fixés. L'arrêté du 4 avril 2006 détermine ainsi, pour les infrastructures de transport, les niveaux sonores qui doivent être évalués (courbes isophones), ainsi que les valeurs limites au-delà desquels des mesures particulières doivent être prises en priorité pour gérer les effets du bruit.

A cette fin, les CSB montrent, sur un fond cartographique représentant l'environnement de l'aéroport, les niveaux de bruits par plage de 5 en 5 dB(A) : à partir de 55 dB(A) pour les cartes L_{den} , et 50 dB(A) pour les cartes L_n (courbes isophones à produire pour chaque CSB).

Le code de couleurs utilisé est conforme à la norme NF S 31 130. Les couleurs renvoient à un niveau de bruit avec, aux extrêmes, le vert pour les zones calmes ou peu bruyantes et le violet pour les zones très bruyantes.

Pour les aéroports, la valeur limite de référence fixée par l'arrêté de 2006 modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 est fixé à 55 dB(A) pour le L_{den} et à 50 dB(A) pour le L_n .

Au total, 4 cartes doivent être élaborées et publiées :

- une carte en L_{den} de la situation de référence,
- une carte en L_n de la situation de référence,
- une carte en L_{den} de la situation à long terme,
- une carte en L_n de la situation à long terme.

Point technique : les CSB sont réalisées par l'intermédiaire d'un logiciel basé sur une modélisation et des hypothèses (pour les cartes de long terme) ainsi que des données d'entrée. Aucune mesure acoustique n'est utilisée pour l'élaboration des CSB, qui donnent néanmoins une représentation fidèle à la réalité des émissions sonores globales sur une période donnée.

La situation de référence prise en considération correspond au trafic de l'année précédente ou de la dernière année disponible (éventuellement du plan de gêne sonore s'il s'agit de la dernière année disponible ou si celui-ci a été approuvé au cours des deux dernières années). La situation de long terme est basée sur les hypothèses sur lesquelles est fondé le PEB (sauf si celles-ci sont obsolètes et si le PEB est en cours de révision).

Pour la 4^{ème} échéance, l'année de référence retenue pour l'horizon court terme est l'année 2019. La référence retenue pour le long terme est basée sur les hypothèses de l'horizon long terme du PEB en vigueur (approuvé le 21 août 2007), et est donc est inchangée par rapport à la référence du long terme des CSB de 3^{ème} échéance.

2.3.2 Le PPBE

Dans le domaine aéroportuaire, la circulaire du 7 juin 2007 rappelle que la lutte contre le bruit doit être basée sur le principe « d'approche équilibrée » défini par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) pour la gestion du bruit sur les aéroports et qui s'inscrit dans une démarche de développement durable du transport aérien. Il consiste en une méthode d'action s'articulant autour de quatre « piliers » correspondant à des mesures graduées qui doivent être examinées dans l'ordre suivant :

1. La réduction, à la source, du bruit des avions,

2. Les procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit,
3. La planification et la gestion de l'utilisation des sols,
4. Les restrictions d'exploitation (qui ne peuvent être décidées qu'en dernier recours quand les objectifs de bruit ne peuvent être atteints par les trois autres piliers).

Cette approche part notamment du principe que la situation des aéroports en matière de bruit n'est pas identique en tout aéroport, mais dépend de facteurs locaux tels que la situation géographique, la densité de la population autour de l'aéroport et les données météorologiques qui justifient une approche différenciée aéroport par aéroport.

La notion « d'approche équilibrée » de la gestion du bruit sur les aéroports a été décidée par une résolution de la 33^{ème} assemblée générale de l'OACI (réf. Appendice C de la résolution A 33-7 de l'assemblée).

L'approche équilibrée, telle que définie par l'OACI, a été institutionnalisée en Europe par l'adoption de la directive 2002/30/CE du 26 mars 2002 relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté ». Cette directive a désormais été remplacée par le règlement (UE) n°598/2004 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union.

Ce règlement fixe, « lorsqu'un problème de bruit a été identifié, des règles concernant la procédure à suivre pour introduire, de façon cohérente, des restrictions d'exploitation liées au bruit, aéroport par aéroport, de façon à contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores liées au trafic aérien, conformément à l'approche équilibrée » (c'est-à-dire en application du concept d'approche équilibrée de l'OACI).

2.3.2.1 L'autorité compétente

Les autorités compétentes pour l'élaboration des cartes de bruit et des PPBE sont les préfets de la région et des départements concernés, également responsables de l'élaboration du plan d'exposition au bruit. Toutefois, les mesures retenues dans le PPBE qui ne sont pas de la compétence du préfet, font l'objet d'un accord des autorités compétentes pour décider et mettre en œuvre ces mesures. Cet engagement est formalisé en annexe du PPBE.

2.3.2.2 La consultation du public

Le projet de PPBE fait l'objet de consultations visant à ce que le public soit associé, en application de l'article 8 paragraphe 7 du règlement européen de 2004 : il est ainsi soumis à l'avis de la Commission consultative de l'Environnement (CCE) puis, en application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, mis à la disposition du public pendant deux mois de manière à lui permettre de prendre connaissance du projet et présenter ses observations. Cette consultation publique est réalisée en ligne au niveau national, sur le site du ministère en charge de l'aviation civile ([site Ministère, rubrique « Consultations publiques »](#)). Les habitants sont informés de la consultation

par voie de presse au moins 15 jours avant la consultation (avis légal dans un journal diffusé dans le ou les départements concernés).

La CCE est composée de trois collèges comprenant des représentants des :

- Des professions aéronautiques
- Des collectivités locales
- Des associations de riverains et de protection de l'environnement

(article L.571-13 du code de l'environnement)

2.3.2.3 L'approbation et la publication

Le PPBE est ensuite approuvé par arrêté préfectoral pris par le(s) préfets compétent(s).

Après approbation par le préfet, le PPBE et l'arrêté préfectoral, ainsi que l'ensemble des observations formulées et une note de synthèse exposant les résultats de la consultation du public et la suite qui leur a été réservée, sont disponibles en préfecture et publiés par voie électronique sur le site de la préfecture. Les CSB et le PPBE sont également disponibles sur le site du ministère en charge de l'aviation civile ([site Ministère, rubrique « Cartographie »](#)).

2.3.3 Synthèse des textes de référence

Textes généraux

1. Directive 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive 2020/367 du 4 mars 2020 modifiant l'annexe III de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement ;
2. Code de l'environnement : articles R.572-1 à R.572-12 ;
3. Décret n°2023-375 du 16 mai 2023 relatif à la lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires ;
4. Décret n° 2021-1633 du 14 décembre 2021 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (transposition de la directive 2020/367 du 4 mars 2020) ;
5. Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement modifié par l'arrêté du 23 décembre 2021 (transposition de la directive 2020/367 sur les impacts sanitaires)².

Textes spécifiques

6. Arrêté préfectoral du 4 octobre 2022 portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac établi pour la période 2018-2023³ ;

² Cet arrêté définit la méthodologie permettant d'estimer le nombre de personnes fortement gênées ou subissant des troubles importants du sommeil. De plus, il fixe la valeur limite de référence pour l'aérien pour l'indicateur de bruit L_n.

³ Ce PPBE correspond à la 3^{ème} échéance européenne.

7. Arrêté préfectoral du 19 avril 2019 portant approbation de la cartographie du bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac⁴ ;
8. Arrêté préfectoral du 21 août 2007 portant approbation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et arrêté préfectoral du 31 décembre 2003 approuvant le Plan de Gêne sonore (PGS) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

2.4 Contexte local

2.4.1 Le territoire géographique

L'aéroport est situé à une vingtaine de minutes du centre-ville de Toulouse. Cette proximité apporte avantages et inconvénients, les communes et les habitants bénéficiant des retombées économiques mais supportent aussi des nuisances.

L'impact de l'activité aéroportuaire sur les transports terrestres est abordé dans un cadre plus large : le Plan de Déplacement Urbain (PDU). Ce document d'orientation, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, fait référence au code de l'Environnement (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982). Il est destiné à assurer un équilibre entre les besoins de mobilité des personnes et la protection de leur environnement.

Enfin, l'impact des nuisances sonores sur l'aménagement et l'urbanisation de l'agglomération toulousaine est pris en compte par les élus des communes concernées dans un document d'orientation : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), prévu par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi SRU). Ce document définit le cadre de référence et les principes généraux du développement urbain de l'agglomération avec lesquels les Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées doivent être compatibles. Le territoire est concerné par plusieurs SCOT.

Toulouse-Blagnac : Une porte d'entrée du territoire nécessaire au rayonnement européen de la métropole.

Sans point d'entrée adapté, l'essor économique et touristique, l'emploi, la compétitivité, l'attractivité globale, notamment en termes d'investissements étrangers, le rayonnement de territoires entiers sont compromis et même bridés quel que soit le dynamisme intrinsèque de ces territoires et les efforts des acteurs économiques pour développer leur activité.

Paris est à 4h30 de Toulouse en TGV et 6h30 en voiture. Ainsi, l'aéroport constitue la porte d'entrée nationale, européenne et internationale de la métropole toulousaine.

Avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'aire urbaine toulousaine dispose de la quatrième plateforme aéroportuaire régionale française.

Une activité aéroportuaire au cœur de l'avenir régional

⁴ Ces CSB correspondent à la 3^{ème} échéance européenne.

Les industries de l'aéronautique et du spatial représentent aujourd'hui le premier secteur économique de la métropole et de la région. L'agglomération toulousaine est considérée comme le premier pôle européen en matière d'aéronautique civile et le deuxième mondial avec la présence d'Airbus.

Dans le cadre de cette compétition mondiale, la création de la zone d'activités aéronautiques de 380 hectares « Aéroconstellation » constituait un projet majeur pour la région. D'autres projets importants ont vu le jour depuis, avec notamment les nouvelles chaînes d'assemblages A350, ou encore les centres logistiques.

2.4.2 Présentation de l'aéroport et de la population

Concession de l'Aéroport

Depuis le 16 mars 2007, l'Aéroport de Toulouse-Blagnac est géré et exploité par concession de l'Etat jusqu'au 31 décembre 2046 par la Société Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB), société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance.

Cette société aéroportuaire est détenue par Eiffage (49,99%), la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Toulouse (25%), l'Etat (10,01%) et les Collectivités territoriales (15% répartis entre le Conseil Régional d'Occitanie, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse-Métropole).

Les infrastructures aéroportuaires

Deux pistes bituminées orientées nord-ouest / sud-est :

- piste 1 : 3 000 m de long et 45 m de large, proche de l'aérogare.
- piste 2 : 3 500 m de long et 45 m de large, proche des installations des constructeurs aéronautiques.

En raison des conditions météorologiques locales, la répartition du taux d'utilisation est de l'ordre de 67% face au nord-ouest (QFU 32) et de 33% face au sud-est (QFU 14) pour l'année 2019.

Le dimensionnement de ces deux pistes est conforme à l'Avant-Projet de Plan de Masse (APPM), approuvé par le Ministre le 3 février 1970.

Population

L'aire urbaine de Toulouse est la quatrième aire urbaine française la plus peuplée, derrière Paris, Lyon, Marseille - Aix-en-Provence avec 1,36 millions d'habitants en 2017. Elle a connu une croissance de 8,82 % depuis 2011, ce qui en fait une des plus dynamiques.

2.4.3 Le dispositif de gestion du trafic aérien (dispositif ATM)

Equipements de radionavigation

L'aéroport est doté d'installations d'aides à la navigation qui permettent d'assister les aéronefs lorsqu'ils sont en phase d'atterrissage ou de décollage.

Les quatre seuils de piste (deux sens d'atterrissages par piste), sont équipés d'I.L.S. (Instrument Landing System) dont les performances permettent un « atterrissage tous temps ».

Les procédures conventionnelles de départ s'appuient sur le système de positionnement radioélectrique VOR (VHF Omnidirectional Range) nommé TOU qui se situe sur le territoire de la commune d'Aussonne, dans l'axe des pistes. Tous les avions équipés de réacteurs doivent survoler ce VOR lors des départs en 32, et s'éloigner dans l'axe de piste jusqu'à 8 NM de ce VOR pour les départs en QFU 14 et une hauteur minimale de 4 000 ft pour débiter le virage.

Procédures particulières - Choix du QFU

De nuit, entre minuit et 6h00, en fonction de la densité du trafic et lorsque les conditions météorologiques le permettent (vent calme et pas de brouillard) :

- A l'atterrissage : le QFU 14 (face au sud-est) est privilégié ;
- Au décollage : le QFU 32 (face au nord-ouest) est privilégié ;

Ceci permet d'éviter, dans la mesure du possible, de survoler des zones fortement urbanisées de Toulouse.

3 Cartographie stratégique du bruit

3.1 Hypothèses retenues pour la situation à long terme

La situation à long terme correspond à l'hypothèse long terme (année 2030) du PEB et prend en compte un trafic annuel de 154 320 mouvements, dont 9 092 mouvements de nuit. Les hypothèses associées au scénario long terme du PEB sont décrites dans le rapport de présentation du PEB.

3.2 Hypothèses retenues pour le court terme (année de référence 2019)

3.2.1 Infrastructure support

Les données utilisées pour l'aéroport, les pistes et les hélis­tations proviennent du site internet du Service d'Information Aéronautique.

Les seuils décalés suivants ont été pris en compte :

QFU	Seuil décalé au décollage
14R	0 m
32L	0 m
14L	0 m
32R	0 m

3.2.2 Trajectoires

3.2.2.1 Description des trajectoires-sol

La description des trajectoires s'appuie sur des sources de données diverses en fonction de la typologie du trafic (avions IFR, avions VFR, hélicoptères). Une trajectoire modélisée comprend une trajectoire moyenne et des sous-trajectoires de part et d'autre qui prennent en compte la dispersion latérale.

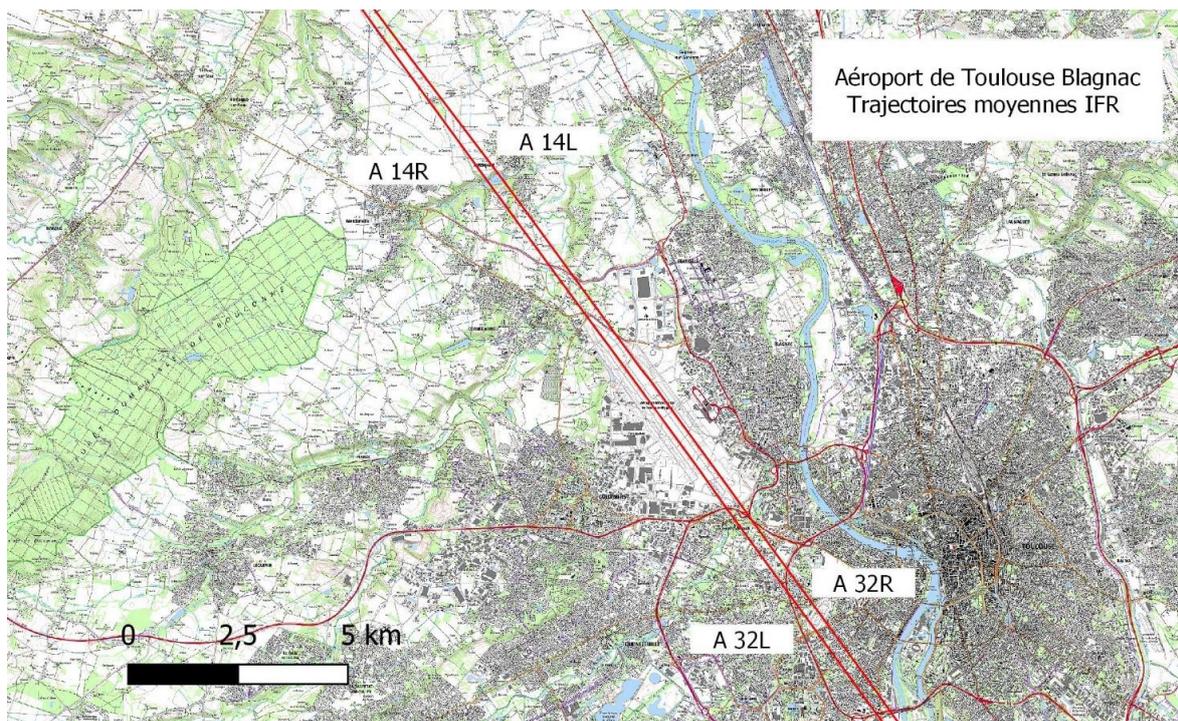
Les trajectoires moyennes utilisées sont présentées dans la section suivante. Pour une raison de lisibilité, les sous-trajectoires n'y sont pas représentées.

Les trajectoires IFR existantes sont modélisées à partir des données radar de la période 2022. La dispersion latérale est calculée à partir de l'enveloppe du flux considéré.

3.2.2.2 Cartographie et pourcentages d'utilisation des trajectoires

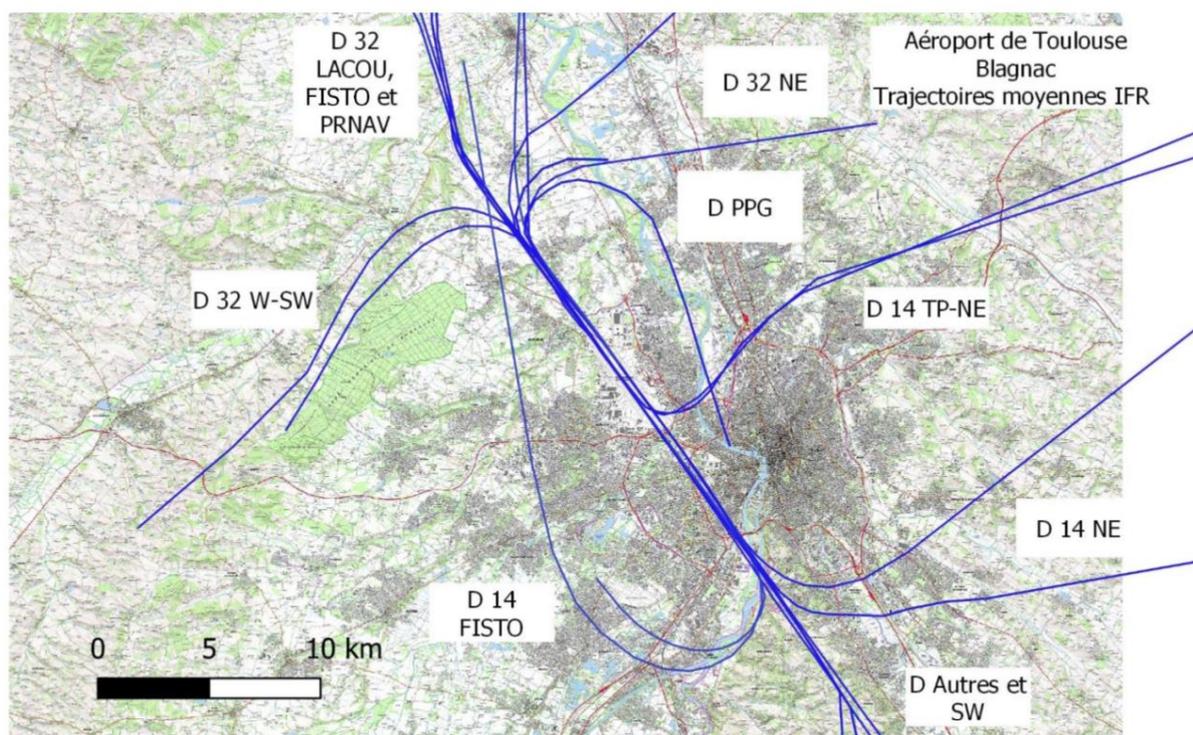
Cartographie et pourcentages d'utilisation des trajectoires d'arrivée

Piste arrivée	Trajectoire	Pourcentage d'utilisation
14L	A 14L	6,27%
14R	A 14R	25,77%
32L	A 32L	45,31%
32R	A 32R	22,65%



Cartographie et pourcentages d'utilisation des trajectoires de départ

Piste départ	Trajectoire	Pourcentage d'utilisation
14L	D 14L Autre	0,81%
	D 14L FISTO	14,24%
	D 14L NE	7,11%
	D 14L SW	2,81%
	D 14L TP-NE	0,50%
	TOTAL	25,47%
14R	D 14R Autre	0,53%
	D 14R FISTO	3,04%
	D 14R NE	1,37%
	D 14R SW	0,59%
	D 14R TP-NE	0,11%
	TOTAL	5,64%
32L	D 32L FISTO	0,28%
	D 32L LACOU	2,30%
	D 32L NE	1,91%
	D 32L PPG	0,15%
	D 32L PRNAV	1,43%
	D 32L W-SW	1,32%
TOTAL	7,39%	
32R	D 32R FISTO	2,84%
	D 32R LACOU	10,92%
	D 32R NE	17,42%
	D 32R PPG	1,49%
	D 32R PRNAV	20,50%
	D 32R W-SW	8,33%
TOTAL	61,50%	



Pourcentages d'utilisation des tours de piste

Piste départ	Trajectoire	Pourcentage d'utilisation
14R	TDP 14R BLEU	3,93%
	TDP 14R JAUNE	13,15%
	TDP 14R ROUGE	16,95%
	TOTAL	34,03%
32L	TDP 32L JAUNE	33,86%
	TDP 32L ROUGE	33,11%
	TOTAL	65,97%

3.2.3 Trafic

Le nombre de mouvements et la répartition jour soir nuit retenues sont rappelés dans le tableau suivant :

Nombre annuel	Jour	Soir	Nuit
100 635	69 792	22 902	7 941
100%	69,35%	22,76%	7,89%

3.2.4 Substitutions

Les avions non présents dans la base de données ANP (Aircraft Noise Performance) sont substitués conformément à la liste de substitution établie par le STAC et selon la méthode décrite dans le document 29 de la CEAC (4^{ème} édition).

3.2.5 Profils de vol

Les profils de vol utilisés pour les avions sont ceux de la base ANP version 2.3 préconisés par le STAC.

3.2.6 Relief

Le relief a été pris en compte sur la base du modèle numérique de terrain de l'IGN (BD ALTI V2 25 mètres).

3.2.7 Base de données et logiciels utilisés

Horizon Court Terme

La modélisation du bruit des avions a été faite avec le logiciel IMPACT (version 3.37D) en utilisant la base de données bruit-performance ANP version 2.3 complétée des données EASA v3.

Les contours de bruit ont été générés avec IMPACT 3.37D.

La mise en page du document a été faite avec le logiciel QGIS 3.22, avec fond de plan scan25 de l'IGN dans la projection RGF93/Lambert 93.

Horizon Long Terme

La modélisation des courbes de bruit de l'horizon long terme, réalisée avec le logiciel INM (version 6), n'a pas été refaite lors de cette étude.

3.3 Décomptes

Il appartient à la DDT de réaliser l'étude d'impact sur l'urbanisme et les décomptes de population et de logements associés à cette étude. Cependant, à titre d'information, le STAC réalise ces décomptes avec sa propre méthodologie et les bases de données dont il dispose. Les résultats peuvent donc différer de ceux produits par la DDT.

Les bases de données (année de référence 2022) utilisées par le STAC sont les suivantes :

- Contours IRIS au 01 janvier 2020 (source IGN),
- Fichiers Fonciers 2020 (source CEREMA),
- Population infra-communale de 2018 publiée le 21 octobre 2021 (source INSEE).

3.3.1 Surfaces, logements et populations

3.3.1.1 Situation court terme (année de référence 2019)

Valeur de l'indice L_{den}	Surfaces (km ²)	Logements	Population
$55 \leq L_{den} < 60$	24,37	15 131	28 806
$60 \leq L_{den} < 65$	8,52	5 411	9 501
$65 \leq L_{den} < 70$	2,81	224	330
$70 \leq L_{den} < 75$	1,42	0	0
$L_{den} \geq 75$	0,85	0	0

Valeur de l'indice L_n	Surfaces (km ²)	Logements	Population
$50 \leq L_n < 55$	8,68	6 828	12 375
$55 \leq L_n < 60$	2,77	282	435
$60 \leq L_n < 65$	1,36	1	5
$65 \leq L_n < 70$	0,50	0	0
$L_n \geq 70$	0,14	0	0

3.3.1.2 Situation long terme

Valeur de l'indice L_{den}	Surfaces (km ²)	Logements	Population
$55 \leq L_{den} < 60$	22,18	14 068	26 689
$60 \leq L_{den} < 65$	9,22	7 038	13 093
$65 \leq L_{den} < 70$	3,12	316	508
$70 \leq L_{den} < 75$	1,41	0	0
$L_{den} \geq 75$	1,24	0	0

Valeur de l'indice L_n	Surfaces (km ²)	Logements	Population
$50 \leq L_n < 55$	7,73	4 981	8 568
$55 \leq L_n < 60$	2,52	228	346
$60 \leq L_n < 65$	1,30	0	0
$65 \leq L_n < 70$	0,61	0	0
$L_n \geq 70$	0,42	0	0

3.3.2 Détails par communes

3.3.2.1 Situation court terme (année de référence 2019)

Communes	Surfaces (km ²)				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Aussonne	3,47	0,44	0	0	0
Blagnac	2,18	1,46	1,07	0,79	0,40
Colomiers	0,72	0,32	0,06	0,02	0
Cornebarrieu	3,80	2,94	0,70	0,12	0,06
Daux	1,30	0	0	0	0
Merville	1,27	0	0	0	0
Mondonville	0,89	0	0	0	0
Ramonville-Saint-Agne	0,24	0	0	0	0
Toulouse	10,49	3,36	0,98	0,49	0,38

Communes	Population				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Aussonne	2 179	194	0	0	0
Blagnac	402	0	0	0	0
Colomiers	0	0	0	0	0
Cornebarrieu	789	310	37	0	0
Daux	14	0	0	0	0

Communes	Population				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Merville	16	0	0	0	0
Mondonville	20	0	0	0	0
Ramonville-Saint-Agne	531	0	0	0	0
Toulouse	24 855	8 997	293	0	0

Communes	Surfaces (km ²)				
	$50 \leq L_n < 55$	$55 \leq L_n < 60$	$60 \leq L_n < 65$	$65 \leq L_n < 70$	$L_n \geq 70$
Aussonne	0,81	0	0	0	0
Blagnac	1,42	0,93	0,71	0,26	0,05
Colomiers	0,19	0,03	0,01	0	0
Cornebarrieu	2,75	0,70	0,12	0,05	0
Mondonville	<0,01	0	0	0	0
Toulouse	3,52	1,11	0,52	0,19	0,09

Communes	Population				
	$50 \leq L_n < 55$	$55 \leq L_n < 60$	$60 \leq L_n < 65$	$65 \leq L_n < 70$	$L_n \geq 70$
Aussonne	306	0	0	0	0
Blagnac	0	0	0	0	0
Colomiers	0	0	0	0	0
Cornebarrieu	267	60	0	0	0
Mondonville	0	0	0	0	0
Toulouse	11 802	375	5	0	0

3.3.2.2 Situation long terme

Communes	Surfaces (km ²)				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Aussonne	3,99	0,92	0	0	0
Blagnac	1,65	1,11	0,81	0,72	0,65
Colomiers	0,56	0,27	0,10	0,03	0,02
Cornebarrieu	3,44	3,06	0,99	0,18	0,10
Daux	0,45	0	0	0	0
Merville	1,17	0	0	0	0
Mondonville	0,77	0	0	0	0
Ramonville-Saint-Agne	0,01	0	0	0	0
Toulouse	10,14	3,86	1,22	0,49	0,47

Communes	Population				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Aussonne	2 556	462	0	0	0
Blagnac	228	0	0	0	0
Colomiers	0	0	0	0	0
Cornebarrieu	880	312	76	0	0

Communes	Population				
	$55 \leq L_{den} < 60$	$60 \leq L_{den} < 65$	$65 \leq L_{den} < 70$	$70 \leq L_{den} < 75$	$L_{den} \geq 75$
Daux	9	0	0	0	0
Merville	28	0	0	0	0
Mondonville	12	0	0	0	0
Ramonville-Saint-Agne	13	0	0	0	0
Toulouse	22 963	12 319	432	0	0

Communes	Surfaces (km ²)				
	$50 \leq L_n < 55$	$55 \leq L_n < 60$	$60 \leq L_n < 65$	$65 \leq L_n < 70$	$L_n \geq 70$
Aussonne	0,49	0	0	0	0
Blagnac	1,06	0,79	0,69	0,33	0,21
Colomiers	0,17	0,05	0,02	0,01	0
Cornebarrieu	2,76	0,71	0,12	0,05	0,03
Toulouse	3,25	0,96	0,48	0,23	0,18

Communes	Population				
	$50 \leq L_n < 55$	$55 \leq L_n < 60$	$60 \leq L_n < 65$	$65 \leq L_n < 70$	$L_n \geq 70$
Aussonne	275	0	0	0	0
Blagnac	0	0	0	0	0
Colomiers	0	0	0	0	0
Cornebarrieu	278	35	0	0	0
Toulouse	8 015	311	0	0	0

3.3.3 Etablissements d'enseignement et de santé

Le décompte des établissements d'enseignement, de soins et de santé a été réalisé à partir de la base de l'IGN « BDTOPO 3 - TOPONYMIE SERVICES ET ACTIVITES ».

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L _{den}				
Plages d'indice L _{den}	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
$55 \leq L_{den} < 60$	31	Ecoles maternelles : - La maison Montessori - Louise Michel - Le Pastel - Georges Hyon - Les Oustalous - Maurice Jacquier - Papus - Littré - Sylvain Dauriac - Clément Falcucci Ecoles élémentaires : - Le Pastel - Georges Hyon - Les Oustalous - Maurice Jacquier - Papus - Sylvain Dauriac	4	Clinique Médipôle Garonne C.H.U Oncopole Clinique Ambroise Paré Korian CI SSR Oncopole

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L _{den}				
Plages d'indice L _{den}	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
		<ul style="list-style-type: none"> - Montessori colors - Clément Falcucci Collèges : <ul style="list-style-type: none"> - Stendhal - Nicolas Vauquelin Lycées : <ul style="list-style-type: none"> - Joseph Galliéni - Professionnel Joseph Galliéni - Toulouse FC Education - Des métiers de l'hôtellerie et du tourisme d'Occitanie - Professionnel des métiers de l'hôtellerie et du tourisme d'Occitanie Ecole Nationale vétérinaire Ecole toulousaine d'esthétique et de coiffure 16 Formations tertiaires et services Ecole supérieure formathemes Institut franco-euro chiropratique Ecole ingénieurs Purpan		
60 ≤ L _{den} < 65	9	Ecoles maternelles : <ul style="list-style-type: none"> - Ronsard - TOEC Ecoles élémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - Littré - Marcel Pagnol - Ronsard Collège Georges Sand Lycée école Envol IFSI de la croix rouge française CREPT formation	0	
65 ≤ L _{den} < 70	2	CRFP MP Antenne du 31 croix rouge française Ecole assistants service social	0	
70 ≤ L _{den} < 75	0		0	
L _{den} ≥ 75	0		0	

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L _n				
Plages d'indice L _n	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
50 ≤ L _n < 55	13	Ecoles maternelles : <ul style="list-style-type: none"> - TOEC - Louise Michel 	0	

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L _n				
Plages d'indice L _n	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
		<ul style="list-style-type: none"> - Maurice Jacquier - Sylvain Dauriac - Ronsard Ecoles élémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - Marcel Pagnol - Maurice Jacquier - Sylvain Dauriac - Ronsard Collège George Sand Lycée école Envol IFSI de la croix rouge française CREPT formation		
55 ≤ L _n < 60	2	CRFP MP Antenne du 31 croix rouge française Ecole assistants service social	0	
60 ≤ L _n < 65	0		0	
65 ≤ L _n < 70	0		0	
L _n ≥ 70	0		0	

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB LT - L _{den}				
Plages d'indice L _{den}	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
55 ≤ L _{den} < 60	30	Ecoles maternelles : <ul style="list-style-type: none"> - La maison Montessori - Le Pastel - Les Oustalous - Papus - Clément Falcucci - Tabar Ecoles élémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - Le Pastel - Les Oustalous - Papus - Montessori colors - Clément Falcucci - De Gaulle-Anthonioz Collèges : <ul style="list-style-type: none"> - Stendhal - Nicolas Vauquelin Lycées : <ul style="list-style-type: none"> - Joseph Galliéni - Professionnel Joseph Galliéni - Rive Gauche - Professionnel du Mirail - Toulouse FC Education - Des métiers de l'hôtellerie et du tourisme d'Occitanie 	4	Clinique Médipôle Garonne C.H.U Oncopole Clinique Ambroise Paré Korian CI SSR Oncopole

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB LT - L _{den}				
Plages d'indice L _{den}	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
		<ul style="list-style-type: none"> - Professionnel des métiers de l'hôtellerie et du tourisme d'Occitanie - Technique Studio M Ecole Nationale vétérinaire Ecole toulousaine d'esthétique et de coiffure Formations tertiaires et services Ecole supérieure formathemes Institut franco-euro chiropratique Ecole ingénieurs Purpan Centre de formation des médias avancés IFSI du centre hospitalier G. Marchant		
60 ≤ L _{den} < 65	16	Ecoles maternelles : <ul style="list-style-type: none"> - Littré - Ronsard - TOEC - Louise Michel - Maurice Jacquier - Sylvain Dauriac - Georges Hyon Ecoles élémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - Littré - Marcel Pagnol - Ronsard - Sylvain Dauriac - Maurice Jacquier - Georges Hyon Collège Georges Sand Lycée école Envol CREPT formation	0	
65 ≤ L _{den} < 70	3	CRFP MP Antenne du 31 croix rouge française Ecole assistants service social IFSI de la croix rouge française	0	
70 ≤ L _{den} < 75	0		0	
L _{den} ≥ 75	0		0	

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L _n				
Plages d'indice L _n	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
50 ≤ L _n < 55	10	Ecoles maternelles : <ul style="list-style-type: none"> - TOEC - Ronsard Ecoles élémentaires : <ul style="list-style-type: none"> - Marcel Pagnol - Ronsard Collège George Sand	0	

Établissements d'enseignement et de santé impactés par la CSB CT - L_n				
Plages d'indice L_n	Etablissement d'enseignement (nombre)	Etablissement d'enseignement (intitulé)	Etablissement de santé (nombre)	Etablissement de santé (intitulé)
		Lycée école Envol IFSI de la croix rouge française CREPT formation CRFP MP Antenne du 31 croix rouge française Ecole assistants service social		
$55 \leq L_n < 60$	0		0	
$60 \leq L_n < 65$	0		0	
$65 \leq L_n < 70$	0		0	
$L_n \geq 70$	0		0	