

# Cinq sur Cinq

## Lettre aux riverains de l'aéroport Toulouse-Blagnac

### édito

Le développement d'un aéroport ne peut s'imaginer aujourd'hui et demain que dans le respect de la qualité de vie des riverains et du milieu naturel. C'est pourquoi l'aéroport s'est engagé dans une démarche volontaire de management environnemental afin d'intégrer dans sa stratégie et au quotidien dans son activité, la prise en compte de toutes les composantes environnementales : air, énergie, eau, déchets, flore, faune...

Pour nous, gestionnaire de l'aéroport, le management de l'environnement s'inscrit plus largement dans une démarche globale de management des risques qui se décline sur trois autres volets : la sécurité, la sûreté et la qualité.

Un enjeu des plus concrets qui a conduit l'aéroport à obtenir un ensemble de certifications (ISO 9001, OHSAS 18001) et, en particulier, l'ISO 14001 attestant de la mise en place d'un système de management environnemental. L'objectif est de répondre à court terme à toutes les exigences du développement durable.

Qu'est-ce que le management environnemental, comment et avec qui le met-on en œuvre ? Ce numéro de *Cinq sur Cinq* fait le point, le plus concrètement possible, sur toutes ces questions.

Bonne lecture de ce nouveau numéro de *Cinq sur Cinq* !

Jean-Michel Vernhes  
Directeur de l'aéroport



## Le management environnemental, c'est protéger l'environnement au quotidien !

**Lors de l'élaboration de la Charte de Qualité de l'Environnement de Toulouse-Blagnac, initiée en 2000 avec l'ensemble des partenaires, les nuisances sonores étaient au cœur des discussions. C'est ainsi qu'a été mis en place, par exemple, en 2002 « Sentinelle », système qui permet de surveiller au quotidien le niveau de bruit et le respect des trajectoires.**

**En parallèle, la CCIT, gestionnaire de l'aéroport, s'est engagée sur une démarche plus globale qui prend en compte l'ensemble des impacts de ses activités et, à terme, celles de toutes les entreprises présentes sur la plate-forme.**

Suite page 2 >

### Dossier

**Le management environnemental en 6 points  
Le management environnemental en action !**

PAGES 2 à 4

### Le saviez-vous ?

**Quand certifications riment avec aviation...**

PAGE 5

### Comment ça marche ?

**A l'écoute de vos questions : le guichet unique**

PAGE 6

### Brèves

**Brèves  
Courrier des lecteurs  
Statistiques de trafic**

PAGE 7

### Métier de l'aéroport

**Inspecteur vétérinaire**

PAGE 8

## Le management environnemental en 6 points

### La définition du management environnemental

Le management environnemental peut se définir comme la mise en œuvre cohérente et systématique de méthodes de management pour :

- maîtriser les impacts de ses activités sur le milieu naturel,
- préserver le milieu naturel,
- être à l'écoute des remarques et attentes de toutes les parties intéressées (élus, riverains, public, passagers, administrations...).

Réussir une telle démarche nécessite l'adhésion de toute l'entreprise. Cela implique de nouveaux modes de travail, la sensibilisation de tout le personnel et des investissements pour atteindre les objectifs qui sont fixés par la direction.

Le management environnemental, c'est aussi l'engagement à s'améliorer sans cesse pour obtenir de meilleures performances environnementales.

### Le diagnostic

Son but est d'établir le bilan détaillé de tous les aspects qui peuvent générer un impact sur l'environnement. Pour la qualité de l'air, par exemple, il faut commencer par recenser toutes les installations et activités qui peuvent engendrer des rejets gazeux : la circulation automobile sur la zone aéroportuaire, les mouvements d'avions et des engins de piste, la production d'énergie, les compresseurs, les travaux... C'est cette même démarche qu'il faut ensuite appliquer à toutes les activités sans *a priori*, quelle que soit leur importance.

Cet état des lieux initial est en fait une photographie de la situation environnementale de l'aéroport et permet d'évaluer les actions à engager.

### La politique et le programme

Grâce au diagnostic, les points forts et les points faibles sont maintenant identifiés. A la suite de quoi un programme environnemental détaille les actions à mener.

Ce programme s'appuie sur 2 axes fondamentaux :

- le respect de la réglementation qui nécessite une veille et un suivi régulier des nouveaux textes,
- l'amélioration continue des performances.

### L'implication de tout le personnel de l'entreprise

Le Système de Management de l'Environnement propre à l'entreprise permet, au travers de procédures et de consignes de travail, de s'assurer que chacun prenne en compte les aspects environnementaux.

### Mesurer pour progresser

La mise en place d'indicateurs permet de mesurer les performances. Des objectifs précis sont fixés et des bilans réguliers sont réalisés. Tous ces éléments concourent à vérifier l'atteinte des objectifs fixés dans le programme.

### La certification ISO 14001, une reconnaissance externe

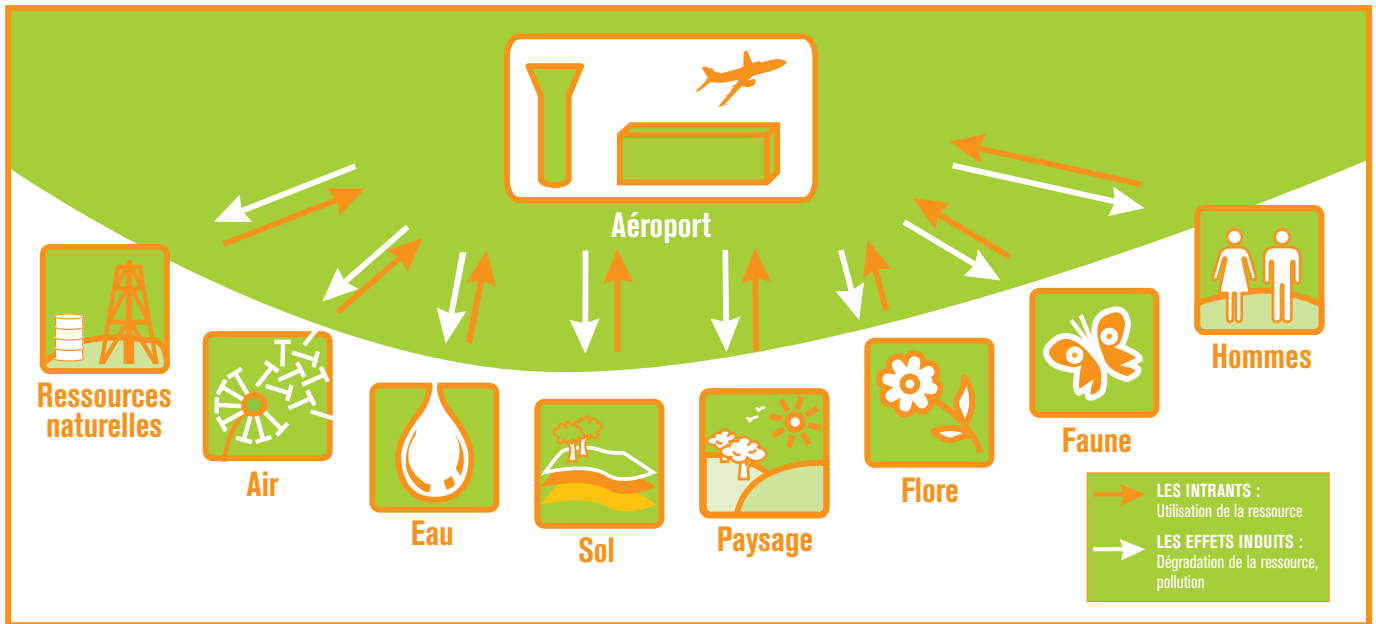
La certification ISO 14001 est la reconnaissance par un organisme indépendant qu'une entreprise s'est dotée d'un système de management environnemental. Elle atteste des progrès réalisés et du niveau de maîtrise que possède l'entreprise en matière d'environnement. Cette certification est importante mais n'est qu'une étape dans la démarche dont l'essentiel est bien d'intégrer au quotidien dans l'entreprise, une culture environnementale.

### Environnement, sécurité, sûreté et qualité de service : vers un management global des risques

L'ambition de l'aéroport Toulouse-Blagnac ne se limite pas à l'environnement. Il s'est doté pour cela en 2003 d'une nouvelle organisation de management global qui prend en compte dans chacune de ses activités ces quatre données fondamentales que sont pour un aéroport la Qualité, la Sécurité, la Sûreté et l'Environnement (symbolisés par les lettres Q.S.S.E.). La création de ce pôle Q.S.S.E. permet de vérifier que l'ensemble des thématiques sont prises en compte dans tous les projets. Cela concerne donc les marchés, les travaux, les projets d'équipements ou de nouveaux bâtiments.

L'aéroport a été aidé dans la mise en place de son système de management environnemental par le Conseil Régional et l'ADEME dans le cadre de l'opération « Management environnemental en Midi-Pyrénées ».

## Le management environnemental en action !



### Au Service Maintenance, un dégraissant totalement biologique



Christian Maudet, responsable des installations terminales.

Pour le bon fonctionnement des escalators, tapis à bagages, passerelles d'accès aux avions, nous devons régulièrement nettoyer et dégraisser certaines pièces mécaniques.

Pour cela, nous utilisons une fontaine à solvant classique...

Cette fontaine génère 3 risques :

- utilisation d'un produit dangereux (solvant) pour la peau, les yeux et les poumons,

- obligation de gérer des déchets très polluants,
- problème de sécurité lié au stockage des produits.

Le service Environnement a donc « mené l'enquête » et identifié une solution innovante. En décembre 2004, nous avons assisté à la démonstration d'une fontaine biologique qui utilise des bactéries pour dégrader les graisses et les huiles. Les avantages sont une efficacité au nettoyage comparable à celle des solvants classiques et surtout des performances écologiques remarquables : aucune nocivité au contact et par inhalation, aucun risque d'incendie, aucun déchet dangereux.

Nous avons donc choisi de nous équiper de cette fontaine qui est, comme l'ensemble des produits que je sélectionne pour l'atelier, le plus respectueux de l'environnement et le moins dangereux pour le personnel.

### Conseil et accompagnement des entreprises de la plate-forme



Chantal Noë, responsable du service de gestion locative de l'aéroport.

Nous sommes le « syndicat immobilier » de l'aéroport. Cela veut dire que nous assurons la gestion commerciale de tous les espaces, bureaux et terrains mis à la disposition des compagnies aériennes, des commerces et prestataires de services.

Dans ce cadre, nous établissons avec chaque société un contrat dans lequel figure la nature des locaux et espaces mis à leur disposition mais aussi celle des activités qui y seront exercées. Le contrat signé, nous avons à la fois

une mission de conseil et de surveillance vis-à-vis de nos clients. Pour cela, nous effectuons chaque année une visite. C'est l'occasion de s'assurer que les locaux correspondent toujours à leurs besoins, mais aussi de vérifier que les dispositions réglementaires sont bien respectées, notamment dans le cadre d'activités sensibles comme celles des assistants qui font de la mécanique avion et qui manipulent des produits chimiques.

Notre rôle n'est pas de faire la police, mais d'aider nos clients à être en règle dès lors qu'ils exercent ou veulent exercer certaines activités. Cela va de la vérification des extincteurs à la recherche de solutions avec le pôle Q.S.S.E. pour faire évoluer leurs installations ou résoudre un problème spécifique.



## Le management environnemental en action ! *(suite)*

### Désormais, l'environnement intégré dans tous les appels d'offres



Didier Echard, responsable du service achats.

Qu'il s'agisse de prestations de services, de fournitures ou de travaux, notre service intègre désormais l'environnement dans chaque procédure d'achat. Cela commence par la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres qui est supervisée par le pôle Q.S.S.E. Cela se poursuit par l'analyse des offres faites par les entreprises et leur prise en compte des critères environnementaux exigés. Pour prendre un exemple

précis, nous sommes en train de renouveler un contrat pour des produits de désinsectisation/dératization. Ce sont des traitements souvent très toxiques qui sont utilisés dans les caves, les sous-sols pour éliminer les blattes, les puces, les rongeurs. Donc, nous avons été particulièrement attentifs à la toxicité et la dangerosité des produits proposés par les différents prestataires.

### Une idée « lumineuse »... Eteignez les lumières !



Pascal Segura, pour le service maintenance responsable de la production et de la distribution d'énergie.

Ma réflexion a commencé avec l'éclairage du parking couvert P3. Sur ses 7 étages, il fonctionnait à 100% jour et nuit !

Nous avons cherché à moduler la puissance lumineuse en fonction de l'apport de lumière venant de l'extérieur.

Désormais, le parking est éclairé au maximum de la tombée de la nuit jusqu'à l'heure d'arrivée du dernier avion et à 50% le reste du temps. Résultat : diminution des consommations d'énergie, diminution de la quantité de déchets produits (fréquence de remplacement des tubes fluorescents).

Nous allons étendre cette réflexion à toute la plateforme, car nous avons là un potentiel important de progression dans la maîtrise et la réduction de notre consommation d'énergie !

### Une aire de rechargement électrique pour tous les engins de piste

Viviane Rabin, responsable du secteur commercial extra-aéronautique.



Sur les pistes de l'aéroport, de plus en plus de chariots et de pousseurs d'avions fonctionnent à l'électricité.

Aussi, afin de répondre aux demandes de certaines entreprises et de les inciter à augmenter encore leur parc d'engins et véhicules électriques, l'aéroport fait construire actuellement, à proximité du Hall A, une aire de rechargement. Sur 1200 m<sup>2</sup>, elle offrira une trentaine de bornes électriques adaptées à tous les besoins – en puissance et en types de prises.

De plus, ils disposeront d'un local pour stocker batteries et accumulateurs. Les bénéfices seront donc : centraliser la fourniture d'énergie électrique sur un seul point ; éviter la dispersion des chargeurs et accumulateurs électriques dans des locaux ne répondant pas toujours aux normes de stockage et de ventilation ; diminuer les émissions de bruit et de polluants dans l'air.

## Quand certifications riment avec aviation...

En 2005, Toulouse-Blagnac est la première plate-forme française à avoir mis en place un système de management unique qui intègre l'ensemble des critères Q.S.S.E. L'aéroport vient d'obtenir les trois certifications suivantes :



De gauche à droite : J.Claude Nougaret, responsable sûreté ; Jean Domercq, responsable qualité ; Anne Julia, responsable environnement ; Gilbert Fabian, responsable sécurité.

### La certification ISO 14001

Accordée au terme d'un audit, elle atteste qu'une entreprise ou une organisation :

- s'est engagée pour tous les aspects environnementaux sur lesquels elle dispose d'un moyen d'action et de maîtrise,
- a mis en place un système de management environnemental permettant de mettre en œuvre de façon systématique des principes d'amélioration continue et d'évaluation des progrès dans la prévention des pollutions et la réduction des impacts de ses activités sur l'environnement,
- tient à jour un ensemble documentaire conforme au référentiel ISO 14001 pour répondre aux exigences des audits successifs, la certification étant délivrée pour 3 ans.

### La certification OHSAS 18001

Accordée au terme d'un audit, elle atteste qu'une entreprise ou une organisation :

- s'est engagée pour tous les aspects sécurité, santé et hygiène au travail sur lesquels elle dispose d'un moyen d'action et de maîtrise,
- a mis en place un système de management de la sécurité permettant de mettre en œuvre des principes d'amélioration continue et d'évaluation des progrès dans la prévention des accidents du travail et la réduction des risques au poste de travail,
- tient à jour un ensemble documentaire conforme au référentiel OHSAS 18001 pour répondre aux exigences des audits successifs, la certification étant délivrée pour 3 ans.

### La certification ISO 9001

Accordée au terme d'un audit, elle atteste qu'une entreprise ou une organisation :

- s'est engagée pour la satisfaction de l'ensemble de ses clients,
- a mis en place un système de management de la qualité permettant de mettre en œuvre des principes d'amélioration continue et d'évaluation des progrès dans la satisfaction des attentes des clients,
- tient à jour un ensemble documentaire conforme au référentiel ISO 9001 pour répondre aux exigences des audits successifs, la certification étant délivrée pour 3 ans.

(1<sup>re</sup> certification ISO 9002 obtenu en septembre 2003).

## Et en prime !

### La certification Aérodrome

Elle prend en compte au niveau national l'ensemble des spécifications contenues dans l'annexe 14 de la convention internationale OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) sur les normes des aérodromes. Elles stipulent que l'exploitant d'un aérodrome :

- doit être titulaire du certificat d'aérodrome,
- doit se conformer aux normes et pratiques recommandées pour tout ce qui concerne les installations, le matériel et les procédures d'exploitation de l'aérodrome,
- doit mettre en place un manuel d'aérodrome qui présente l'aérodrome, ses caractéristiques, les tâches prises en charge par l'exploitant, le système de gestion de la sécurité, les listes des mises à jour ainsi que des audits et contrôles effectués.

Délivrée par le représentant de l'Etat, cette certification concerne aujourd'hui tous les aérodromes civils français accueillant du trafic international et représentant un volume égal ou supérieur à 1,5 million de passagers par an.

### La certification contrôle aérien

Sur l'aérodrome, les installations et les personnes affectées au contrôle aérien sont régies par des « Exigences Réglementaires de Sécurité » appelées ESARR (Eurocontrol SAFETY Regulatory Requirements). Elles imposent :

- l'utilisation d'un système de management de la sécurité qui recense, évalue, atténue ou prévient l'ensemble des risques touchant à la sécurité du contrôle aérien,
- le contrôle du niveau de qualification de l'ensemble des personnes impliquées dans le contrôle aérien, régulateurs, contrôleurs, ingénieurs de maintenance...
- la certification de l'ensemble des logiciels utilisés pour le contrôle aérien.

### Un « permis de voler » aussi pour les avions...

En France, chaque fois qu'un constructeur veut lancer un nouvel avion, il doit déposer une demande de « certification de type » auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile. La démarche de certification qui s'étend sur 3 à 5 ans est réalisée par la Direction du Contrôle de la Sécurité (DCS). Elle permet de vérifier que la conception de l'appareil respecte les réglementations en vigueur en termes de performances de vol, résistance des matériaux et de la structure, fiabilité des équipements de bord, niveau sonore et émission de gaz des moteurs. Lorsqu'il s'agit de l'évolution d'un modèle d'avion déjà existant, la démarche de certification ne dure que quelques mois.

## A l'écoute de vos questions : le guichet unique

Une des exigences de la norme ISO 14001 est d'être à l'écoute et de répondre aux questions posées par toute personne, notamment les riverains sur les thèmes environnementaux. Créé en 2002, lors de la mise en service du système de surveillance du bruit Sentinelle, le guichet unique fonctionne aujourd'hui sous la responsabilité de Corinne Collin, du Service Environnement.



### Qu'est-ce que le guichet unique ?

C'est une structure commune de recueil des demandes et de réponses aux personnes qui a été mise en place conjointement entre la DAC Sud (Direction de l'Aviation Civile) et la CCIT gestionnaire de l'aéroport, pour traiter toute demande d'information ou plainte, concernant l'environnement. La personne peut donc s'adresser indifféremment à la DAC ou à la CCIT.

### Quel intérêt ou avantage présente cette structure commune ?

Le premier avantage concerne d'abord notre interlocuteur. Pour lui, c'est la certitude que sa question ou son problème sera pris en charge. J'ai en effet pour mission de répondre directement ou de réunir tous les éléments d'informations apportés par la DAC ou la CCIT. L'autre avantage est pour nous d'avoir une vision globale et partagée de toutes les demandes. Le guichet unique nous permet d'être particulièrement attentifs à toutes les questions que peut se poser le grand public sur nos activités.

### Qui s'adresse au guichet unique ?

Notre mission est de prendre en compte toutes les demandes, quelle que soit leur nature ou leur origine. Nous sommes très régulièrement questionnés par

les riverains et les associations qui les représentent, mais aussi par toutes les personnes et organisations qui font partie de notre environnement local ou régional : élus, mairies, organismes et administrations, entreprises et usagers de la plate-forme, professionnels de l'immobilier, journalistes, etc.

### Plaintes ou questions, quelles sont les demandes les plus fréquentes ?

La plus grande partie des plaintes porte sur le survol des avions : la personne se plaint des nuisances sonores, mais aussi souvent simplement de voir passer un avion à un endroit inhabituel. La plainte peut également être générale et avoir trait à l'activité globale de la plate-forme. Quant aux demandes d'information, elles portent sur un très large éventail de sujets : l'achat de biens immobiliers, les flux de trajectoires, l'activité aérienne des autres aérodromes, les travaux sur l'aéroport, la faune et la flore...

### Répondez-vous à toutes les questions, sous quelle forme et dans quels délais ?

Nous nous engageons effectivement à apporter une réponse à toute personne, qui nous adresse une demande d'information ou une plainte. Le délai maximal de réponse est de 30 jours à partir de la réception de la demande, qu'elle nous parvienne par courrier, téléphone, fax ou courriel. Grâce au système Sentinelle, nous pouvons identifier très vite l'appareil en question lorsqu'il s'agit d'un avion précis identifié.

Si la réponse exige certaines recherches (trajectoires inhabituelles), nous adressons rapidement un accusé de réception en indiquant la nature des investigations qui vont être engagées.

#### Le guichet unique

##### Les chiffres en 2004

- 77 demandes d'information

- 189 plaintes

##### Motifs :

Événements*	138 plaintes
Trajectoires, survols, procédures	40 plaintes
Nuisances sonores	10 plaintes
Autres thèmes environnementaux	1 plainte

\* Plaintes sur un vol précis identifié par le plaignant



### Nombre de mouvements

En 2004, 92 351 mouvements d'avions ont été comptabilisés à Toulouse-Blagnac, ce qui représente une baisse des décollages et atterrissages de 4% comparé à 2003. Un chiffre inférieur à celui de 1998 (97 095 mouvements).

### Enquête Publique sur le Nouveau Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le nouveau PEB est soumis à enquête publique du 28 février au 31 mars.

### Visite de l'ACNAW

En décembre 2004, l'aéroport a reçu la visite de l'Autorité de Contrôle des nuisances sonores aéroportuaires en Région Wallone. Cette autorité est l'homologue belge de l'ACNUSA (Autorité des Nuisances Sonores Aériennes). Leur visite leur a permis de mieux appréhender les actions menées en matière de lutte contre les nuisances sonores en France.

### Courrier des lecteurs



Courrier adressé par la Délégation Générale pour l'Armement - Direction des Essais

**L'ingénieur en chef des études et techniques d'armement, Michel Navaux, adjoint au directeur du centre d'essais en vol :**

« A la lecture de l'édition de novembre 2004 de la revue Cinq sur Cinq consacrée aux vols d'essais à Toulouse, je constate que si vous rendez hommage aux contrôleurs aériens chargés d'intégrer ces vols dans le trafic commercial, il n'est pas fait mention de leur appartenance au centre d'essais en vol.»

Le journal Cinq sur Cinq vous remercie pour cette précision que nous portons à la connaissance de nos lecteurs.

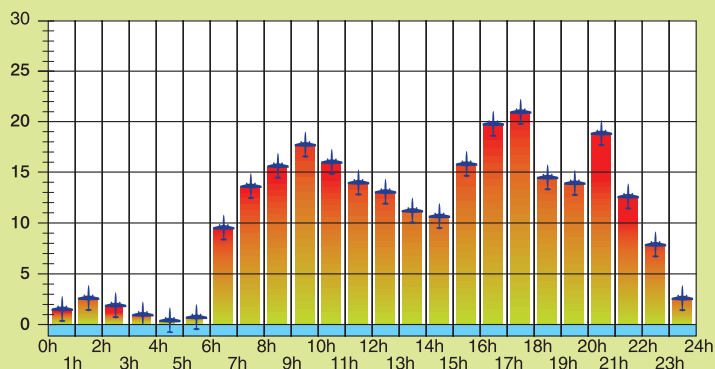
Pour en savoir plus ou s'abonner à la lettre Cinq sur Cinq, rendez-vous sur le site Internet de l'aéroport dédié à l'environnement :

<http://environnement.toulouse.aeroport.fr>



## Statistiques de trafic

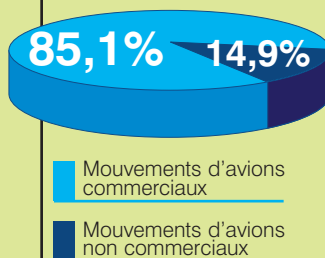
### Répartition des mouvements par tranche horaire Cumul à fin février 2005 (journée moyenne)



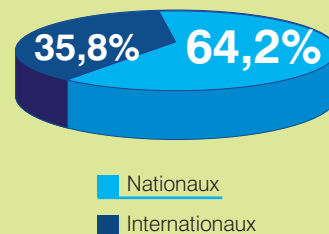
### Résultats de trafic

Cumul à fin février 2005		
	Valeur	Var N-1
Passagers commerciaux	909 956	3,7%
Mouvements d'avions commerciaux	12 675	1,1%
Mouvements d'avions non commerciaux	2 212	0,1%
Emport moyen	78	3,1%
Nombre de places offertes	1 327 827	1,8%

### Répartition des mouvements d'avions



### Répartition des passagers commerciaux



### Lexique

- Passagers commerciaux :** passagers locaux + transit.
- Passagers locaux :** passagers commençant ou finissant leur voyage à Toulouse-Blagnac.
- Passagers en transit :** passagers en arrêt momentané sur l'aéroport et qui poursuivent leur voyage sur un vol avec le même avion et le même numéro de vol qu'à l'arrivée. Les passagers en transit sont comptés une seule fois, à l'arrivée.
- Mouvements d'avions :** décollage ou atterrissage d'un avion sur un aéroport.
- Avions commerciaux :** avions à la disposition du public à titre onéreux ou en location, pour le transport de passagers, de fret ou de poste.
- Avions non commerciaux :** avions autres que ceux effectuant du transport à titre onéreux ou en location.
- Avions commerciaux mixtes :** avions non exclusivement réservés au transport de fret et de poste.
- Emport :** nombre de passagers commerciaux / nombre d'avions commerciaux mixtes.

## Inspecteur vétérinaire

En poste à Toulouse-Blagnac depuis 1997, le docteur Richard Bonn dirige les services vétérinaires de l'aéroport. Une compétence qui recouvre un très large éventail de services et d'activités en relation avec le monde animal.

Portrait d'un métier aux multiples facettes !

### Docteur Bonn, quel est le rôle d'un vétérinaire dans un aéroport ?

Nous avons pour mission première d'accomplir un certain nombre de contrôles sur tous les animaux et produits d'origine animale provenant de pays extérieurs à l'Union Européenne lors de leur arrivée à l'aéroport. En effet, la règle aujourd'hui est la suivante : le territoire européen constituant un espace unique, le contrôle vétérinaire doit se faire au point d'entrée dans l'espace communautaire. Donc, les animaux et les produits qui sont présentés au départ de Toulouse-Blagnac, et acceptés, le sont pour l'ensemble des pays de l'Union Européenne. Et il en va de même pour un produit qui arriverait d'un autre aéroport européen, à destination de notre région.

### En quoi consistent ces contrôles ?

Notre inspection se déroule en trois temps. D'abord, nous vérifions tous les documents qui accompagnent les animaux ou les produits ; nous nous assurons ensuite de la parfaite concordance entre les marquages qui figurent sur un lot et ceux indiqués sur les documents. La troisième étape, c'est le contrôle physique. Il permet de constater qu'un animal est en bonne santé ou que du poisson frais en provenance du Maroc peut être livré à la consommation.

### Vous contrôlez donc tous les animaux, toutes les productions animales ?

Effectivement. Si l'on prend les animaux, par exemple, cela veut dire les animaux d'élevage destinés au cheptel ou à la reproduction, les animaux d'agrément comme les oiseaux ou les poissons exotiques, les animaux de compagnie, les animaux de laboratoire. Ensuite, il y a tous les produits d'origine animale, viandes, poissons, conserves, mais aussi peaux, plumes. Nous devons aussi contrôler qu'ils font tous partie de la liste des espèces et races dont l'exportation est autorisée...

### Quelles sont les autres facettes de votre activité ?

Nous assurons un rôle très large de conseil réglementaire pour les entreprises de notre région qui veulent importer des produits d'origine animale, mais surtout, nous sommes les garants de la sécurité alimentaire et sanitaire.

Nous devons être particulièrement vigilants sur les



Le docteur Bonn inspecte les plateaux-repas des avions.

risques de propagation des grandes pathologies animales et, à plus forte raison, quand il y a risque de transmission à l'homme, comme c'est le cas pour la grippe aviaire en Asie ! C'est la raison pour laquelle nous inspectons régulièrement les entreprises qui, sur notre plate-forme toulousaine, traitent à leur arrivée les plateaux-repas servis à bord des avions provenant de pays extérieurs à l'Europe. Elles doivent détruire par incinération tous les déchets alimentaires collectés sur les avions et nous vérifions qu'elles se conforment bien à cette obligation.

### Quels conseils donneriez-vous à une personne qui veut ramener un animal d'un pays extérieur à l'Europe ?

D'abord de se renseigner auprès de nous avant de partir afin de savoir si le pays où elle se rend est autorisé à exporter des animaux et si l'espèce en question ne fait pas partie de la liste CITES des animaux mondialement protégés. Les autres points importants sont ensuite de connaître les conditions à remplir pour les animaux, les vaccinations obligatoires, etc. Rien n'est pire que le cas d'un animal que l'on dissimule dans un avion et qui arrive ici dans une situation illégale. D'une part parce qu'il y a de lourdes sanctions financières pour le propriétaire ou le passeur, d'autre part, parce que l'animal va être saisi, mis en quarantaine, renvoyé dans son pays... Il y a des risques qu'il ne faut jamais prendre !

**Poste d'Inspection Frontalier  
de l'aéroport :**  
**05 61 15 78 20**

**pif.ddsv31@agriculture.gouv.fr**

**Direction Départementale  
des Services Vétérinaires :**  
**05 34 50 17 31**