

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC du 15 octobre 2019

Compte-rendu de la réunion
Présidé par Monsieur Denis OLAGNON
Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne

Étaient présents le 15 octobre 2019 :

Pour les Collectivités locales :

Julien KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) - Myriam MARTIN (Conseil Régional Occitanie) - Bernard KELLER (Toulouse Métropole) - Hélène COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) - Josiane MOURGUE (Toulouse Métropole) - Pierre-Yves SCHANEN (SICOVAL) - Joséphine LABAYEN REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent (Daux et Merville) - M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville)

Pour les Associations :

Didier BARGIACCHI (Association de défense du quartier de Lardenne ADQL) - Guy SERRES (Aussonne Environnement ADEA) - Henri FRENDO (Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines ADEQVA) - Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) – Michel CAPDEVILLE (Cité de Quartier Papus-Tabar-Bordelongue) - Claudine VASSEUR (association Parc de Gounon) - Jérôme FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) - René BOUDET (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) - Marcel MARTIN (Comité de quartier des Sept Deniers) - Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu VAC) — Michel MASSOU (Association Vivre à Cornebarrieu VAC) - Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Claude LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville – SNAM) - Georges WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées FNE) - Guillaume DRIJARD (Union des comités de quartier UCQ) - Isabelle CAMPOY (ASIS)–

Pour les Professions aéronautiques :

Sébastien GAILLOT (Airbus SAS) - Patrick REBY (Air France) - Philippe LASSERRE (SNA)— Didier MUNOZ (Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien - SNCTA)) — Jean-Paul BERNES (Confédération Française de l'Encadrement CFE-CGC) — Yaël VAS (Syndicat CFDT) — Lahcen KARAOUI (Airlines Opérations Committee) — Philippe GUITTET (ASL Airlines France) - Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT)- Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile USAC- CGT)

Alain de la MESLIÈRE (ATB) - Philippe CRÉBASSA (ATB)

Pour les Administrations :

M. BELIS (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) -
Philippe GROSSI (SNA Sud) - Arnaud DENAES (DSAC) - Nicolas DUBOIS (DSAC)

Assistaient également à la réunion :

Anne JULIA (ATB) -- Corinne COLLIN (ATB) – Camille MORIN (ATB)- Isabelle ROMBY
(DSAC Sud) – Anabel LESOURD (Préfecture de la Haute-Garonne) - Valérie BAUTHIAN
(DSAC Sud) – Sophie FERRASSE (DSAC Sud) – Patrick DISSET (DSAC Sud) -

Étaient excusés :

Titulaires

M. CARIVEN (ADEA) - Mme DAUPHIN (Fédération Nationale de l'aviation Marchande) - M.
BES (Syndicat des compagnies aériennes autonomes) - M. AGNEL (Syndicat National des
Pilotes de Ligne)

Suppléants

M.BOLZAN (Toulouse Métropole)

SOMMAIRE

| | | |
|---|---|----|
| 1 | Déclaration préalable du collectif contre les nuisances aériennes..... | 4 |
| 2 | Approbation du compte rendu du 9 janvier 2019..... | 5 |
| 3 | Les mesures mises en place..... | 5 |
| 4 | Présentation des vols divers, de fret et commerciaux au Cœur de Nuit..... | 20 |
| 5 | Le bilan des activités AIRBUS 2008 - 2019 sur la période Cœur de Nuit et sur la période 22 h - minuit..... | 24 |
| 6 | Point réglementaire sur les règles et le processus concernant l'introduction de restriction d'exploitation liée au bruit..... | 25 |
| 7 | Sur la révision du PEB PGS..... | 31 |

Début séance 14 h 35

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) salue l'assistance, souligne la présence d'un représentant de l'ACNUSA et décline l'ordre du jour dense de cette réunion. Il répond à la sollicitation de Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) qui au nom du collectif contre les nuisances aériennes souhaite faire une déclaration préliminaire afin que celle-ci soit portée au compte rendu.

1 Déclaration préalable du collectif contre les nuisances aériennes

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du Quartier Fontaine-Lestang-Arènes) donne lecture de cette déclaration :

Contestation du compte rendu :

- Le CCNAAT demande instamment à pouvoir relire le compte rendu avant diffusion, pour les associations comme pour les autres membres de la CCE. Il a fallu une fois encore une lettre recommandée, perte de temps, et crise de confiance pour obtenir in extremis une correction des propos de Monsieur FAVREL ; nous avons tous à gagner à jouer le jeu de la conciliation. l'argument du temps perdu n'en est pas un il ne faut pas plus d'une semaine pour obtenir un retour.

- Le CCNAAT conteste la rédaction des conclusions sur les points 3.2 et 3.3 concernant les procédures de départ FISTO 32 et FISTO 14. Il y est écrit : «cette nouvelle procédure est validée par la CCE ». La présentation de la DSNA proposant une expérimentation et une méthodologie d'approbation, il s'agit bien uniquement du principe de l'expérimentation qui a été validé en CCE.

A ce propos, la DSNA, au niveau national, parle d'évaluation et non d'expérimentation, terme réservé à l'aviation militaire, et plus approprié à la réalité d'un retour d'expériences.

- Déficit d'informations. Le CCNAAT attend toujours les comptes rendus et publications suivants : bulletin témoin du premier trimestre 2019, bulletin témoin du deuxième trimestre 2019, compte rendu de l'observatoire Cœur de Nuit du 13/12/2018, amendé conformément au débat de l'observatoire Cœur de Nuit du 3 juillet 2019 et compte rendu de l'observatoire Cœur de Nuit du 3 juillet 2019. Pour les deux derniers comptes rendus, nous sommes extrêmement surpris qu'un effort n'ait pas été fait pour qu'ils soient disponibles avant la CCE du 15/10 dont la thématique principale est précisément la nuit.

- Vol de nuit : le CCNAAT affirme que l'ordre du jour a été imposé, sans vote, lors du comité permanent, refusant ainsi aux associations la possibilité d'intégrer une discussion en CCE sur les mesures à prendre pour préserver une nuit complète de huit heures et un vote sur la remise à l'étude d'un couvre-feu entre 23 h 30 et 6 h. La demande du collectif accompagnée par certains élus est la protection d'un repos nocturne de huit heures et la réactivation de la procédure visant à obtenir un véritable couvre-feu nocturne. Les mesures insuffisantes et les démarches fondées sur la seule bonne volonté et adoptées en 2011 ont démontré leur inefficacité dans le temps.

En 2006, l'enquête publique sur le PEB a conclu sur la nécessité d'une étude de la limitation des vols de nuit entre 22 h et minuit et d'un couvre-feu après minuit. Nous avons, donc, vécu treize ans permettant l'évaluation des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée, article 8.

Devant un échec patent, nous demandons la mise au vote aujourd'hui de la proposition suivante : "La CCE de ce jour demande la mise à l'étude immédiate par les services compétents de l'application de restrictions plus sévères pour la nuit y compris un couvre-feu ».

- PEB /PGS : en point 6 de l'ordre du jour un point PEB/PGS est prévu par la DSAC.

Le CCNAAT fait remarquer l'absence de progrès sur ce dossier depuis juillet 2018 (date de la dernière réunion). L'absence des projections des trafics d'ATB ne pouvant justifier le retard pour la modélisation du trafic réel.

Le CCNAAT refuse que l'année 2019 soit utilisée comme référence de départ aux études des PEB et PGS. L'année de référence est 2017, année pendant laquelle le maximum de trafics et de dérives a été constaté et pendant laquelle le besoin d'étudier la révision des PEB et PGS a été acté. Il est fondamental que la référence de l'étude soit protectrice pour les habitants. Les progrès validés et pérennes des années suivantes pourront être pris en compte dans la suite de l'étude. Les années 2018 et 2019 ont vu une légère baisse de trafic par rapport à 2017. Mais, l'année 2019 est une année d'évaluation de plusieurs procédures, avec une arrivée de la base de Ryanair au dernier trimestre.

2 Approbation du compte rendu du 9 janvier 2019

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) soumet le compte rendu du 9 janvier 2019 à l'approbation des membres présents.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du Quartier Fontaine-Lestang-Arènes) demande si les modifications qu'elle vient d'évoquer seront intégrées à ce compte rendu.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) assure que celles-ci le seront. Sous réserve de leurs prises en compte, il déclare approuvé le compte rendu du 9 janvier 2019.

3 Les mesures mises en place

M. de la MESLIÈRE (ATB) fait part de la publication le 23 mai 2019 d'un AIP, un document aéronautique de référence à l'usage des pilotes, qui les informe de deux nouvelles procédures à suivre :

- La première porte sur l'obligation qui leur est faite de respecter l'heure précise du push back (un repoussage du poste avion) quand le vol est programmé à 6 h. En l'espèce, les pilotes ne peuvent plus anticiper un bloc départ de cinq à six minutes alors que le vol est programmé à 6 h ;
- La seconde a trait à l'usage du seuil de piste en cœur de nuit. Les décollages, toujours à partir des deux QFU, entre minuit et 6 h ne peuvent avoir lieu qu'en bout de piste pour qu'en sortie de l'espace aérien de la concession l'avion ait pris le plus d'altitude possible afin de limiter l'impact sonore pour les riverains.

M. FAVREL (CCNAAT) rappelle qu'à deux reprises, les 6 juin et 27 juillet dernier, deux vols Volotea ont atterri en piste 1 en lieu et place de la 2 et que ceux-ci à la station de mesure de bruit de la Céprière ont été enregistrés respectivement à 79 dB et à 78,6 dB. Il met en doute le respect par les pilotes des QFU spécifiques au cœur de nuit et s'interroge sur les sanctions appliquées. Ces vols ont donné lieu à une plainte des riverains auprès d'ATB qui pour seule réponse a fait savoir que « *Ces appareils respectent la procédure d'atterrissage en vigueur* ».

M. de la MESLIÈRE (ATB) affirme que la volonté de tous les acteurs est de respecter les règles édictées, dans une volonté d'amélioration continue. En l'occurrence, l'usage des pistes ou QFU est respecté, sauf pour des aspects météorologiques, techniques ou fermetures de piste.

Dans le cas d'un des vols évoqués, il s'agissait d'une fermeture de piste. En cas de doute, le SNA est seul habilité à étudier la trajectoire et à apporter la réponse adéquate.

M. FAVREL (CCNAAT) souligne à l'écoute de ces réponses explicites que celles-ci auraient pu être formulées de la sorte dès la première fois.

Mme COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) confirme que des réponses plus détaillées, dans des délais raisonnables éviteraient des frustrations.

M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait remarquer que les compagnies Volotea et Ryanair débordent régulièrement sur le cœur de nuit et qu'à ce titre, des actions doivent être mises en place pour que cela cesse.

M. GROSSI (SNA Sud) précise que concernant le choix du QFU en arrivée, les pilotes comme les contrôleurs sont parfaitement au fait des règles publiées dans l'AIP. Les avions qui arrivent vont se poser, de préférence, face au sud et décoller face au nord. Cependant, le choix ultime revient toujours au pilote. Il n'est pas possible d'obliger une compagnie aérienne ou un pilote à se poser à « contre QFU », pour des raisons de sécurité.

Plusieurs paramètres entrent en ligne de compte : des composantes de vents arrière, des composantes techniques, des contraintes propres à la compagnie qui a des seuils de tolérance en fonction de la formation de ses équipages, ...

S'agissant des **trajectoires de départ vers le nord**, décollage en 32, que cette action répond à une demande initiale de l'association Aussonne Environnement formulée auprès de l'ACNUSA, laquelle a relayé dans son rapport annuel cette demande à la DGAC, afin que celle-ci étudie les améliorations de trajectoires possibles face au nord en termes environnementaux.

En CCE, la demande présentée était celle d'une validation formelle des nouvelles trajectoires et de leurs mises en expérimentation et en enquête publique même si le terme expérimentation ne convient peut-être pas.

M. GROSSI explique que :

- Cela concerne les avions qui décollent en piste 32, vers le nord ;
- Cette destination représente 55 % des départs ;
- La piste 32 est utilisée aux deux tiers du temps en fonction des conditions météo ;

- Les gains attendus pour cette modification de trajectoire sont uniquement environnementaux.

S'agissant de l'évaluation de cette procédure :

- celle-ci a été mise en œuvre le 23 mai 2019 avec une publication de « l'expérimentation » à destination de la formation aéronautique afin que toutes les compagnies et leurs pilotes en soient informés ;
- cette nouvelle trajectoire s'accompagne de procédures de décollage dénommées NADPI qui visent à générer moins de nuisances sonores ; celles-ci consistent en une montée plus rapide, proche des pistes, pour survoler les communes proches de l'aéroport, le plus haut possible avant de passer dans les phases d'accélération ;
- L'enquête publique lancée le 16 septembre est toujours en cours ; celle-ci a fait l'objet de la publication d'un arrêté et prendra fin le 18 octobre prochain.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent (Daux et Merville), au titre de la commune de Daux, s'étonne que sa commune n'ait pas été associée au projet de modification de ces trajectoires alors que les riverains subissent une gêne sonore depuis longtemps et en croissance régulière du fait des atterrissages nord, des décollages nord vers le sud et l'ouest et des vols d'essai.

Au vu de l'expérimentation qui n'a été présentée que le 19 juin passé, il considère que :

- l'analyse de l'impact de la nuisance sonore pour la commune de Daux est incomplète et sous-estimée ;
- Les critères d'analyse pris en compte sont discriminatoires pour la commune de Daux ;
- la commune se sent sacrifiée et les dauxiens ressentent un sentiment d'injustice ;
- le dossier d'enquête publique évoque une gêne sonore accrue pour 25 logements supplémentaires alors que la gêne est importante, intolérable et générale ;
- le critère de la seule population touchée pourrait conduire à concentrer les nuisances sur quelques lieux.

Il ajoute que le rapprochement des avions en décollage nord de près d'un kilomètre s'est traduit par un phénomène de persistance de la gêne entre 6 h du matin et 11 h pour la majeure partie de la population au quotidien, quel que soit le vent dominant.

Cet état de fait a un impact sur la santé des habitants. Les écoles et le cœur de village se trouvent dorénavant à proximité des couloirs aériens.

Il regrette qu'aucune mesure de bruit avant le lancement de l'expérimentation n'a été réalisée. Depuis, plusieurs riverains se sont dotés de sonomètres avec lequel ils constatent que le niveau sonore atteint et dépasse les 65 dB au passage des avions en particulier au niveau du groupe scolaire. Une association de défense en réaction à cette situation nouvelle vient de se créer, et compte désormais 160 membres, sa pétition a déjà recueilli 693 signatures.

Il fait valoir, par ailleurs, que les habitants de Daux ont choisi cette commune pour son calme et que ces changements entraînent une dévalorisation de leur patrimoine ainsi qu'un risque pour le développement et l'attractivité de la commune. Le déplacement imprévisible des couloirs aériens et l'absence de lisibilité des règles sont préjudiciables au développement du pôle secondaire du SCOT que constitue sa commune.

Enfin, il considère que cette procédure engagée il y a déjà cinq ans est partielle et inadaptée en raison des nombreuses évolutions qui ont eu lieu depuis..

En l'état, la commune de Daux qui constate une gêne sonore importante, récurrente, brutale et préjudiciable, et un impact sur la santé de ces habitants s'oppose à la généralisation des nouvelles trajectoires FISTO.

M. WINTER (France Nature Environnement), fait remarquer que, quelle que soit la méthode de calcul, la gêne sonore s'accroît pour l'ensemble des habitants du nord comme du sud de Toulouse et que ces derniers la subissent d'une façon permanente.

En tant que représentant d'une fédération d'associations, la bonne solution serait la réduction du trafic aérien. Face à la crise climatique majeure, toutes les institutions, toutes les entreprises, tous les pouvoirs publics doivent prendre en compte cette réalité et modifier à ce titre, leurs comportements et même tout un chacun doit privilégier les transports les moins nuisibles à l'environnement quand cela est possible, et en particulier le train. Chacun doit adapter son comportement pour limiter son impact.

Même l'argument économique prôné par le secteur aéronautique mène à une impasse. Dans une dizaine d'années, la région tributaire de cette activité pourrait rencontrer des difficultés économiques majeures.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) rappelle que le nombre de mouvements d'avions a légèrement diminué et que cette « expérimentation » satisfait certaines communes alors que d'autres comme celle de Daux, y voient une dégradation de

leur cadre de vie. Il souligne que celle-ci fait l'objet d'une enquête publique et que les conclusions sont attendues.

M. FAVREL (CCNAAT), concernant cette enquête publique, s'étonne que l'étude d'impact de cette expérimentation réalisée par la DSNA ne fasse pas mention des simulations avec ou sans NADP1. Et même si un registre est mis à disposition pour recueillir les observations, il fait valoir que l'avis des habitants et des élus, sur ce dossier notoirement incomplet, aboutira à la formulation de réserves à la conclusion de cette enquête.

M. LASSERRE (SNA) assure que le commissaire enquêteur en charge du dossier apportera une réponse dans ses conclusions à l'ensemble des questions conformément à la procédure établie pour les enquêtes publiques.

M. GROSSI (SNA Sud) indique, s'agissant des **trajectoires de départ FISTO 14 (vers le sud)**, que la CCE a validée le principe de la mise en expérimentation le 9 janvier dernier.

La trajectoire de départ 14 répond à des enjeux de sécurité, tout en prenant en compte la dimension environnementale.

- Il s'agit d'un nouveau départ satellitaire pour les aéronefs qui décollent vers le sud en piste 14 à destination du nord ;
- Cette configuration n'est utilisée que dans un tiers des cas pour des raisons météorologiques ;
- Les gains attendus sur ce projet de modifications visent une diminution des alarmes de rapprochement entre aéronefs au départ, tout en limitant l'impact environnemental.

Au travers de cette modification de trajectoires, la DSNA ou la DGAC n'ont aucunement pour objectif d'augmenter les cadences au départ des aéronefs contrairement aux propos relayés par des associations, des élus ou la presse. Ce type de contre-vérité, qui ne repose sur aucun élément objectif et justifié, crée un climat de défiance peu propice à un travail constructif, à des échanges sereins et à des recherches de solutions qui soient acceptables par tous.

Les cadences au départ dépendent de nombreux facteurs tels que :

- l'infrastructure aéroportuaire à savoir les pistes, la position des taxiways par rapport à ces dernières ;

- les conditions météo ;
- la taille des avions.

Les temps entre les différents départs sont réglementés. Les services du contrôle aérien doivent respecter des marges d'espacement entre les avions, longitudinales ou verticales. Les distances minimales en évolution verticale sont de trois nautiques à minima entre chaque avion, soit six kilomètres, ce qui, à une vitesse de 180 nœuds, représente environ deux minutes.

De plus, cette procédure vise à mettre les avions sur une même trajectoire, avec beaucoup moins de dispersion que ce qui existe aujourd'hui. Si le souhait était d'augmenter la cadence, le premier objectif serait de disperser les départs le plus rapidement possible pour que les avions soient sur des trajectoires différentes et pouvoir en faire partir le plus possible.

La politique de la DGAC et de la DSNA à l'instar de tous les services du contrôle aérien à travers le monde a trois missions principales :

- assurer la sécurité des aéronefs et des populations survolées ;
- accélérer et fluidifier le trafic ;
- rendre un service d'alertes et de participer aux missions de secours et de sauvetage.

En plus de celles-ci, depuis plusieurs années, la DGAC s'est donné un objectif environnemental en seconde priorité. Cette dernière, avant d'accélérer le trafic et de le fluidifier, se décline dans tous les organismes de la DSNA, et porte sur les nuisances sonores, les consommations de carburants et les émissions des gaz à effet de serre. Ainsi, en dessous des niveaux de vol 65 et de 2000 m d'altitude, la priorité est donnée à une diminution de l'impact sonore des trajectoires. Au-dessus de ceux-ci, il est privilégié de diminuer les rejets de gaz à effet de serre et de consommation de carburant.

La modification de trajectoire des départs 14 pour raisons de sécurité s'appuie sur des analyses précises établies sur la base de reports d'événements, réalisées par des pilotes ou par les contrôleurs aériens ou automatiquement puisque toutes les trajectoires sont enregistrées avec des alarmes quand les aéronefs se rapprochent ou risquent de se rapprocher en dessous des normes à respecter.

Ces analyses donnent lieu à :

- l'identification des causes directes de l'événement ;
- l'identification de tous les facteurs contributifs : la météo, les outils, etc. ;
- un classement de la gravité de l'événement ;

- un classement de son risque de nouvelles occurrences, en d'autres termes, l'événement est-il isolé ou peut-il se reproduire.

À l'issue de ces analyses, qui ont pris en compte les enregistrements radars, le témoignage des pilotes, le témoignage des contrôleurs et l'avis des experts en sécurité, certaines mesures sont mises en œuvre pour répondre à ces enjeux de sécurité.

La modification de la trajectoire 14 fait partie des conclusions d'analyses de sécurité effectuées par le SNA sud suite à différents événements.

Cette modification de trajectoire vise à mettre sur une même trajectoire les avions avec beaucoup moins de dispersion ; les nouvelles possibilités en trajectoires satellitaires dont les avions sont maintenant pratiquement tous équipés et les pilotes formés à cet effet permettent de définir des trajectoires beaucoup plus précises avec nettement moins de dispersions de trajectoires.

Ces procédures offrent plus de souplesse dans le dessin des trajectoires que les moyens conventionnels d'autrefois et plus de sécurité.

Jusqu'à présent, en cas d'événements de sécurité avec les trajectoires dites conventionnelles, les seuls moyens consistaient pour le contrôle aérien à faire sortir les avions de leur trajectoire nominale pour aller survoler des communes qui, théoriquement, ne l'étaient pas. Des manœuvres qui en matière d'objectifs de sécurité sont à limiter autant que faire se peut.

Il précise que :

- Ces trajectoires ont été mises en œuvre le 23 mai 2019 ;
- Les premières analyses de l'expérimentation ont indiqué que les attentes en matière de sécurité étaient positives ;
- Il a été constaté une diminution notable voire une disparition des rapprochements d'aéronefs au départ ;
- Les résultats, par contre, en termes d'impacts environnementaux sont plutôt négatifs et accentués en particulier en périodes de fortes chaleurs par des avions qui montent beaucoup moins bien et qui se retrouvent plus bas qu'attendu au-dessus de certaines communes.

Concernant les réserves justifiées de l'ACNUSA sur le volet environnemental de cette modification, c'est tout l'intérêt de passer par l'expérimentation qui permet d'améliorer les actions menées.

Pour remédier à cet état de fait :

- des modifications ont été mises en œuvre le 12 septembre dernier et ont consisté à éloigner de huit et demi à neuf nautiques le premier point de virage après le décollage ;
- un rappel de la procédure NADP1 a été publié à laquelle ont été ajoutés des niveaux de vol minimum afin d'obliger les aéronefs à monter le plus vite possible et à être le plus haut possible au-dessus des communes ;
- les premiers résultats de cette modification sont jugés très encourageants ;
- la sécurité ne s'est pas dégradée ;
- en termes d'environnement, pour certaines communes, c'est mieux, mais pour d'autres, comme Vieille-Toulouse, les avions sont encore trop proches ou trop bas.

De nouvelles modifications sont prévues prochainement pour pouvoir ajuster encore cette trajectoire uniquement sur le volet environnemental.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) s'interroge sur le nombre de catastrophes auxquelles les populations ont échappé. Elle s'étonne d'entendre les mots rails et souplesse associés. Elle souhaiterait que les associations disposent d'éléments de preuve sur la justification des problèmes de sécurité.

M. FAVREL (CCNAAT) relève que la première présentation de janvier dernier faisait état d'une augmentation de population impactée de 1,4 % alors que dans celle qui vient d'être évoquée par la commune de Daux, elle est de 2,4 %.

Il souligne que ces modifications dictées par des problématiques de sécurité sont le corollaire d'une augmentation croissante du trafic et que celles-ci ne se posent pas si les avions décollent toutes les cinq minutes, car l'angle de virage des avions en sortie d'aéroport serait court, et par conséquent, ceux-ci seraient moins proches dans ces virages, les uns des autres.

Il met en exergue la différence de point de vue entre les représentants de l'aéronautique (DSAC, DSNA, ATB) dont l'objet est d'accompagner au mieux la croissance du trafic tant en termes de sécurité que d'environnement et les riverains dont la qualité de vie se dégrade parallèlement à l'augmentation de ces flux.

Pour exemple, il cite :

- des relevés acoustiques sur Papus entre 22 h 15 et 23 h 30 qui font état du passage de 12 avions au-dessus des habitants de Toulouse enregistrés autour de 78 dB ;

- les réductions financières de 70 % consenties à la nouvelle base Ryanair pour l'ouverture des lignes qui opèrent avec des Boeings 737-800 connus pour être parmi les plus bruyants de la plate-forme aéroportuaire qui décollent à 23 h et atterrissent à 23 h 30. **M. GROSSI (SNA Sud)** explique que l'intérêt des procédures satellitaires est de concentrer et d'éviter la dispersion des trajectoires. C'est la raison pour laquelle il a évoqué l'image du rail.

Par rapport aux moyens de radionavigation traditionnels, le satellitaire permet des trajectoires plus complexes et plus précises au-dessus de zones de peuplement moins dense, et ces procédures en comparaison offrent plus de souplesse.

À propos des virages, il indique que l'expérimentation de la procédure satellitaire en cours offre l'avantage d'obtenir du plus grand nombre d'avions qu'ils virent au même endroit, limitant ainsi leur dispersion. Pour les rares gros porteurs, il est envisagé des trajectoires spécifiques.

Il assure que ces modifications ne visent pas une augmentation du cadencement et que le seul objectif est sécuritaire.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) intervient au titre du pouvoir transmis par Monsieur Aumonier du SICOVAL. Il fait part des fortes préoccupations de la commune de Vieille Toulouse au regard de l'augmentation des nuisances sonores liée à cette expérimentation.

M. SCHANEN (SICOVAL) concernant cette modification de trajectoire et ses impacts sur un certain nombre de communes du SICOVAL, trouve dommageable qu'il soit difficile d'évaluer les évolutions par rapport à la situation initiale du fait que les informations ne sont pas aisément accessibles. Il relève qu'il n'est pas possible d'adresser, contrairement au cadre d'une enquête publique, des remarques formelles sur ces aspects et que cela entraîne une difficulté réelle pour pouvoir ensuite recueillir l'avis des populations ou des élus et éventuellement d'ailleurs, de cette instance.

Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) évoque une crise de confiance. Elle évoque le souhait de remettre en cause l'approbation émise sur cette évaluation, car tous les éléments n'étaient pas connus.

Mme MARTI (Conseil Régional Occitanie) évoque une insatisfaction à tous les niveaux et des intérêts divergents. Il est nécessaire de trouver des solutions pour la santé

des riverains. La question des vols de nuit, de 22 h à 6 h est un vrai enjeu de santé publique.

Elle s'insurge, par ailleurs, de la place faite à l'aéroport de Toulouse à la compagnie Ryanair, compagnie qui met en concurrence les collectivités pour bénéficier de subventions pour s'installer et qui ne respecte pas grand-chose...

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) rappelle que cette instance n'a pas pour objet de faire le procès d'une compagnie.

M. DUBOIS (DSAC) souligne qu'il ne faut pas négliger le volet économique. Le dialogue doit permettre de placer le curseur au bon endroit.

S'agissant de l'expérimentation au sud, il met en avant le fait que le problème de sécurité n'est pas la conséquence de l'augmentation du trafic avion puisque le nombre de passagers augmente et qu'à contrario, le nombre de mouvements baisse en raison de l'accroissement de l'emport moyen, mais qu'il est uniquement lié à la procédure.

Cette expérimentation est acceptable en termes de sécurité. Néanmoins, étant donné l'impact sur les riverains, la DSAC entend, parce que c'est aussi un de ses objectifs, définir rapidement une nouvelle phase qui vise à alléger les contraintes subies par les populations. L'arrêter à ce stade serait contre-productif.

Il faut se donner le temps de vérifier que les résultats attendus soient au rendez-vous pour ensuite passer à une enquête publique.

Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) et **M. FAVREL (CCNAAT)** jugent anormal qu'au vu des premiers résultats, il ne soit pas possible d'arrêter cette expérimentation.

M. WINTER (France Nature Environnement) considère qu'il y a lieu de s'interroger sur un certain type d'aviation, en particulier celui pratiqué des compagnies low-cost comme Ryanair. L'association qu'il représente souhaiterait pouvoir disposer des chiffres qui portent sur les infractions commises par ces compagnies qui ont pour conséquence de nuire gravement aux populations impactées tant pour le volet nuisances sonores que pollution atmosphérique

M. CREBASSA (ATB) fait valoir que conformément aux engagements pris lors de la dernière CCE, un train de nouvelles mesures a été mis en œuvre pour casser la tendance

hausserie du nombre de vols enregistrés en cœur de nuit depuis 2016. Certaines de ces mesures ont été publiées dans l'AIP. Il souhaiterait comme cela était prévu à l'ordre du jour pouvoir les présenter.

M. FAVREL (CCNAAT), explique que le nœud du problème réside dans la non-application des décisions préfectorales de 2011 qui s'inscrit dans le prolongement de l'enquête publique de 2006, dont l'objectif était et est toujours la réduction du bruit sur toute la nuit avec des mesures particulières pour le Cœur de Nuit, alors qu'ATB interprète ces décisions et par conséquent, ses engagements uniquement sous l'angle du nombre de mouvements enregistré en 2011.

Il considère que ne viser qu'une stabilité des mouvements revient à ne pas prendre en compte que le changement des typologies d'avions a entraîné un accroissement de la gêne sonore même si le nombre de vols est resté identique.

M. Philippe CREBASSA (ATB) réfute le fait que le seul engagement pris en 2011 était celui du nombre de mouvements. Il a cité cet engagement car il est important et structurant, et a toujours été respecté depuis.

M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) remarque que :

- d'une part, l'augmentation de l'emport moyen en dix ans se traduit par l'utilisation d'avions bien plus gros et par conséquent plus bruyants ;
- d'autre part, ces vols nocturnes sont essentiellement du fait des compagnies low-cost qui ne sont d'aucune utilité publique.

Il en ressort que la santé économique des actionnaires de l'aéroport prime sur celle des riverains. Les riverains voient leur patrimoine se dévaluer à cause de cette gêne sonore croissante.

Il est temps de poser le problème de la décroissance comme il l'a déjà évoqué par le passé et de débattre de l'intérêt public et non plus des intérêts commerciaux.

M. SCHANEN (SICOVAL) déclare qu'il est difficile de pouvoir porter un avis technique sur l'expérimentation dès lors que les données afférentes ne sont pas accessibles.

Il rappelle qu'en 2011, lors des débats, la question de savoir s'il fallait réguler ou fermer l'aéroport s'était posée et que les riverains, bien qu'ayant voté au départ pour la

fermeture, avaient accepté la régulation au vu des engagements de réduction de bruit pris par ATB.

Aujourd'hui, il estime que le changement de propriétaires de l'aéroport a généré un infléchissement notable des priorités de la plate-forme aéroportuaire en matière de réduction de la gêne sonore. Pour les élus, le contrat de confiance établi en 2011 est rompu. La question ne peut plus être posée de la même façon.

Il considère que la question de la fermeture de l'aéroport en cœur de nuit doit de nouveau être mise à l'ordre du jour, sans préjuger de ce qu'il ressortira de l'analyse de la situation tant d'un point de vue économique que du point de vue des riverains.

M OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) précise que ce point n'est pas à l'ordre du jour.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) affirme qu'il a été impossible de mettre ce point à l'ordre du jour.

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) indique qu'il pourrait être répondu à cette question au travers d'une étude coûts et efficacité..

M. FAVREL (CCNAAT) fait savoir que, pour l'aéroport de Nantes, une étude similaire a été engagée et que cela pourrait être envisagé également pour ATB.

M. DUBOIS (DSAC) précise que, dans le prolongement de la CCE du 9 janvier dernier, M. CREBASSA (ATB) comme le SNA ont de nouveau clairement exprimé lors de réunions l'importance qu'ils accordent à cette problématique. M. CREBASSA (ATB) a pris la mesure des nombreuses interventions soulignant l'augmentation du trafic enregistré en 2018.

Il a manifesté sa volonté de travailler sur la programmation entre 22 h et minuit et, plus particulièrement, sur le créneau de 23 h 30 à minuit qui occasionne des impacts sur le Cœur de Nuit.

Dans le même esprit, le SNA s'est aussi montré très constructif au travers de sa volonté de travailler sur les procédures opérationnelles susceptibles d'améliorer la situation.

Ces initiatives ont donné des résultats. La situation en 2019 est meilleure que celle de 2018. Sachant que cela peut paraître insuffisant aux yeux de certains, le travail sur les vols du cœur de nuit continuera, l'objectif étant de reporter sur d'autres tranches horaires

ce qui peut l'être. C'est d'ailleurs l'objet de la présentation du prochain point à l'ordre de jour.

En réaction, nombre de riverains font remarquer avec force qu'il n'est plus possible d'attendre encore dix ans des hypothétiques améliorations sous le bruit des avions.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) souhaiterait, que l'ordre du jour soit respecté pour donner l'occasion aux représentants de l'aéroport et des institutions aéronautiques de présenter les améliorations apportées. Par ailleurs, il rappelle que les modifications de la trajectoire sud répondent avant tout à des problématiques de sécurité.

M. FAVREL (CCNAAT) s'étonne de voir reprendre par le secrétaire général de la préfecture les arguments avancés par la DSNA concernant la trajectoire sud, alors qu'il vient de démontrer que d'espacer les décollages suffirait à répondre à ce problème de sécurité. Il juge, de fait, partielle la manière dont est présidée cette réunion.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) ne peut accepter ces propos.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) fait valoir qu'il n'est pas acceptable pour les riverains de s'entendre dire par la préfecture « *passons au point suivant* » alors que ces derniers réclament une réflexion sur une nouvelle formule qui leur permettrait de passer des nuits tranquilles. Les riverains se prononcent pour un vote à main levée pour valider la demande d'une étude de couvre-feu.

M. FAVREL (CCNAAT) déplore que tous les éléments de preuve et tous les arguments avancés par les riverains soient balayés qu'il s'agisse :

- des doutes sur cette expérimentation de trajectoire dont la mise en place semble acquise et dont il souhaiterait pouvoir disposer du dossier,
- des vols de cœur de nuit dont la fréquence en 2015-2019 a crû de 16 % même en y intégrant la légère diminution de 2018-2019.

M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue), met en garde sur les conséquences du mépris dont les riverains sont l'objet, faisant valoir le fait que d'autres personnes plus extrêmes pourraient intervenir dans ce débat d'une manière tout à fait différente.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) lance à un appel au calme et à la poursuite de l'ordre du jour, ce que nombre de riverains refusent, arguant que la présentation des mesures d'améliorations du point à venir leur est déjà connue.

M. SCHANEN (SICOVAL) s'associe à la demande des riverains et souhaite que le point présentation de la réglementation sur une régulation au Cœur de Nuit et processus d'analyse des impacts opérationnels, économiques, financiers, sociaux et environnementaux passe en point deux. Il considère qu'il est important de pouvoir débattre de l'intérêt d'une étude avant la présentation des éléments d'amélioration.

M. CREBASSA (ATB) s'étonne du refus des riverains de se voir présenter les premiers résultats des mesures en cours d'autant plus que celles-ci ont été mises en œuvre, conformément à ses engagements pris à la suite de la dernière CCE.

M. MARTIN (Comité de quartier des Sept Deniers) fait remarquer que les demandes des riverains sont légitimes. Cette incompréhension entre les représentants de l'État, les représentants de l'aéroport et les riverains s'explique par le manque d'avancées sur le terrain pour répondre à leurs problématiques de santé et environnementales. Indépendamment des petites améliorations mises en œuvre, les habitants ont le sentiment que les avions sont de plus en plus bruyants et que la situation empire. À ce titre, il demande aux élus de donner leur point de vue.

M. KELLER (Toulouse Métropole) considère qu'il y a un malentendu sur la manière dont la question des vols de nuit est posée. Il est possible de s'entendre et accepter de faire une étude des vols 22 h – 0 h – 6 h et voir l'ensemble des contraintes.

Il rappelle l'importance de l'activité aéronautique pour la région qui constitue un moteur économique et un moteur pour la création d'emplois.

Interpellé par M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) sur ses positions pro-aéronautiques, il fait valoir qu'en tant que maire de Blagnac pendant 21 ans, il est fier d'avoir permis la création de quelque 40 000 emplois sur sa commune et qu'il serait suicidaire d'envisager un couvre-feu pour la métropole. Les industriels font d'énormes efforts pour que les avions fassent moins de bruit, pour les rendre de plus en plus écologiques et y compris voir de nouveaux modes de propulsion. Il est important d'être attentif aux nuisances subies par les populations. Le

travail doit porter sur la réalité des vols de nuit pour les limiter au maximum à partir de 22 h.

Mme MARTI (Conseil Régional Occitanie) ne partage pas la vision de M. KELLER. Elle considère qu'il ne faut pas simplifier le débat en mettant en balance la question du cœur de nuit avec les 40 000 emplois mentionnés par M. KELLER.

La question légitime de la fermeture la nuit, sauf dérogations, doit être posée.

M. DUBOIS (DSAC) juge que les positions des uns et des autres ne sont pas si éloignées quand les riverains disent vouloir une étude sur un éventuel couvre-feu qui intégrerait certaines exceptions et quand les représentants de l'aéronautique s'engagent à mener une étude d'approche équilibrée qui consisterait en une analyse vol par vol, catégorie par catégorie pour déterminer les vols à exclure de cette tranche horaire.

M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) considère que seul un couvre-feu éviterait les débordements en cœur de nuit trop fréquents des compagnies low-cost puisque dans le cas contraire, celles-ci seront toujours autorisées à atterrir après minuit ou après 22 h 30 si leurs vols ont pris du retard.

Mme COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) souhaite également de réelles avancées sur cette problématique et que toutes les mesures visant à sortir tous les vols non essentiels du Cœur de Nuit étendu de 22 h à 6 h soient prises.

S'agissant de l'enquête publique sur l'expérimentation, elle regrette que les riverains n'aient pu se l'approprier du fait d'un manque évident de données factuelles et précises compréhensibles par tout un chacun. Elle s'interroge par conséquent sur la suite qui lui sera donnée et sur la possibilité d'en mener une autre avec d'autres explications.

Par ailleurs, concernant le débat sur la fermeture de l'aéroport, elle pense que cette proposition est démagogique et qu'au préalable, il faudrait donner l'occasion aux représentants de l'aéronautique de s'exprimer sur les améliorations en cours et sur celles qu'ils entendent apporter quitte à leur demander de revoir leur copie.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture), sensible aux échanges, se dit également favorable à une étude détaillée de la situation, en toute transparence, des vols positionnés entre 22 h et minuit et entre minuit et 6 h du matin pour déterminer les

mesures susceptibles d'être prises avant d'envisager la possibilité d'un couvre-feu qui aurait des conséquences non négligeables.

Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) fait valoir qu'il n'est en rien démagogique d'envisager un couvre-feu pour l'aéroport de Toulouse comme l'a fait la plate-forme aéroportuaire de Nantes qui totalise deux fois moins de trafic et deux fois moins de personnes impactées. La procédure de mise en œuvre d'un couvre-feu nécessite deux ans de travail et de consultations obligatoires.

Si l'option de couvre-feu est validée à l'issue de la concertation, celui-ci pourrait être mis en place en automne 2021.

Mme COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) estime qu'envisager ce couvre-feu est hypothétique tant qu'Airbus sera présent et qu'il est préférable pour le bien-être des populations impactées d'avancer sur des points précis plutôt que d'attendre deux ans de concertation qui n'aboutiront pas.

M. FAVREL (CCNAAT) considère que l'approche équilibrée prônée par les règles européennes se doit d'être réelle et prendre en compte l'expérience des huit années passées dans le but d'étudier le couvre-feu de façon complète. Dans ce laps de temps, l'aéroport aura tout le loisir de mettre en œuvre sa bonne volonté. Cette démarche ne contredit en rien celle proposée par Mme COSTES DANDURAND et aurait le mérite de sortir des processus aléatoires spécifiques à la région toulousaine. Pour tout cela, il interroge les représentants de l'état et de l'aéroport sur les raisons qui motivent leur refus d'inscrire cette action.

M. CREBASSA (ATB) dit ne pas comprendre pourquoi les riverains s'opposent à la présentation des résultats du train de mesures mises en place à leur demande à la suite de la dernière CCE.

M. FAVREL (CCNAAT) indique que préalablement à cette présentation, les riverains souhaiteraient avoir l'assurance que cette question sur le couvre-feu soit débattue avant la levée de cette séance.

M. SCHANEN (SICOVAL) déclare qu'il faut reprendre ce travail d'analyse du cas par cas et que si celui-ci n'aboutit pas aux résultats escomptés, il lui apparaît justifié d'acter

le lancement d'une nouvelle étude qui viserait à déterminer la mise en place ou non d'un couvre-feu. Dans l'attente, il indique être disposé à écouter ce que les représentants de l'aéroport ont à exposer sur les améliorations mises en œuvre.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) demande à nouveau à poursuivre l'ordre du jour.

M. DRIJARD (UCQ) s'associe à la demande de l'ensemble des associations de riverains de traiter de la possibilité d'une étude sur le couvre-feu préalablement à la présentation du point sur les améliorations.

Ces améliorations, comme d'autres l'ont fait remarquer avant lui, ne sont pas du tout perçues en tant que telles par les populations au sol, bien au contraire. Pour permettre à cette séance de continuer, il souhaite que cela soit pris en compte.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) demande, encore une fois, que le point sur la présentation de la situation et des améliorations déjà apportées soit abordé avant d'arriver à la phase d'un couvre-feu qu'il juge ultime.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) réclame au nom de toutes les associations, à nouveau que soit actée l'ouverture d'une concertation sur la fermeture de l'aéroport la nuit et non qu'il soit simplement pris note dans le prochain compte rendu que *"les associations de riverains ont demandé qu'une étude sur cette question soit envisagée."* Ce sujet doit pouvoir être abordé sans tabou comme cela a pu se faire dans de nombreuses plates-formes aéroportuaires en France et en Europe. Elle cite à cet égard, celles de Beauvais, Strasbourg, Orly, Francfort et Heathrow.

M. CREBASSA (ATB) trouve dommageable que les riverains se refusent à entendre les efforts réalisés par le SNA et l'aéroport pour réduire le nombre de vols en Cœur de Nuit et cela d'autant plus que les équipes n'ont pas ménagé leur temps ni leur énergie pour arriver à ces résultats.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rappelle que cela fait 20 ans que les associations demandent qu'il n'y ait plus d'avion la nuit. Elle met en avant le fait que les riverains ne veulent plus de changement à la marge sur cette problématique de cœur de nuit. Ces derniers exigent que soit actée,

aujourd'hui, la démarche d'une étude d'approche équilibrée sur le couvre-feu qui pourra être assortie, au besoin, d'autres études proposées par ATB ou par la DGAC. Dans le cas contraire, ils se refusent de continuer à écouter et se verront contraints de quitter la séance.

M. FAVREL (CCNAAT) considère que les représentants de l'aéronautique se proposent de présenter les améliorations apportées en comparaison de l'année 2018, ce qui, aux yeux des riverains, est insuffisant étant donné que depuis 2015, ils assistent à une dégradation colossale. Une compilation des chiffres de 2015 à 2019, montre une progression de 28 % pour le créneau 22 h - minuit et de +16 % sur la nuit complète et dans le même temps, ces mêmes représentants estiment qu'une approche équilibrée sur Toulouse est impossible. L'enjeu est sur la nuit complète.

M. CREBASSA (ATB) fait valoir que les efforts réalisés sont d'importance sur les neuf premiers mois de l'année. Dans un laps de temps aussi court, les actions mises en place sur le Cœur de Nuit ont permis de faire baisser les chiffres en deçà de ceux enregistrés en 2017. En revanche, il n'était pas envisagé d'effacer entièrement l'augmentation des quatre dernières années.

Nicolas DUBOIS (DSAC) ajoute qu'en 2019, la courbe s'est inversée. Le trafic a baissé et qu'il faut continuer de travailler dans ce sens.

Indépendamment des arguments exposés, mesdames et messieurs Christian GUTIERREZ, Chantal BEER-DEMANDER, Jérôme FAVREL, Rosine CANNAUD-BOUDET, Guy SERRES, Marcel MARTIN, Didier BARGIACCHI, Michel MASSOU, Henri FREUDO, Guillaume DRIJARD quittent la séance à 17 h.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) dit regretter cette position qui amène à cette situation de blocage.

4 Présentation des vols divers, de fret et commerciaux au Cœur de Nuit

M. de la MESLIÈRE (ATB) rapporte que :

- Sur le programme été 2019, les actions menées ont permis de faire baisser de 22 % les vols en Cœur de Nuit grâce un travail conjoint avec les compagnies aériennes sur les programmes et les enchaînements de rotation ;

- Le nombre de vols sur la tranche 22 h, minuit a baissé de 1,2 %.
- De même le travail des équipes sur la programmation des vols à jusqu'à 23 h 30 a permis de limiter les débordements en cœur de nuit.

Dans le détail, s'agissant des vols en cœur de nuit sur la période de janvier à août 2019, sur les 1044 vols comptabilisés :

- 481 sont des vols dits mixtes, c'est-à-dire des vols commerciaux passagers ;
- 395 sont des vols de fret et poste ce qui représente environ deux vols fret en moyenne en Cœur de Nuit.
- 168 sont des vols non commerciaux

À titre de comparaison en 2010, le nombre total de vols en cœurs de nuit s'établissait à une moyenne de 7,5 vols alors qu'aujourd'hui, celle-ci est de 4,4 vols.

En matière de pistes d'amélioration, il cite :

- L'étude que se propose de réaliser Airbus sur les vols qu'il opère en cœur de nuit pour voir quels sont ceux qu'il serait possible de différer ;
- Les vols privés feront l'objet d'une action ciblée en cœur de nuit ;
- Des actions spécifiques sont engagées avec certaines compagnies de fret sur leur enchaînement de rotation.

Par contre, les vols Evasan ou Transplant en lien avec l'hôpital de Purpan, au nombre de 57 ne feront pas l'objet d'actions spécifiques.

M. de la MESLIÈRE confirme que pour la prochaine CCE, sur le programme hiver, un tableau similaire sera présenté et que d'une année sur l'autre, un comparatif sera dressé pour vérifier si les actions engagées ont permis la baisse de certaines activités.

Il assure que le travail de fond porte sur les 480 vols mixtes et qu'à ce titre, aucune piste ne sera écartée pour continuer à faire baisser le nombre de vols en cœur de nuit. Concernant la qualité de la flotte en cœur de nuit, les compagnies de fret opèrent avec des Boeing 737-300, 737-400 et 757. En comparaison avec un 320 Airbus, les mesures des capteurs de bruit en Cœur de Nuit font ressortir qu'un 737-300, en arrivée sur Aussonne fait 2 points de plus en dB.

Parallèlement, il fait savoir que :

- ATB entend veiller à ce que les avions soient équipés du système de navigation P-RNAV dans le cas où les trajectoires Nord dont il a été fait mention précédemment seraient déclarées plus profitables ;

- Ils proposeront de ne pas reconduire les allègements de redevances sur les vols nouveaux dont les compagnies aériennes peuvent bénéficier en cœur de nuit, lors des négociations des tarifications à l’horizon de l’été 2020.

Départ de Claude LAGARRIGUE à 17 h 04

M. REBY (Air France) considère également que la réflexion doit porter sur les vols mixtes qui constituent l’essentiel des vols du cœur de nuit. À ce titre, il signale qu’Air France et les autres compagnies travaillent à trouver le meilleur compromis possible entre la satisfaction de leurs clients, et leurs obligations sociétales en matière de gêne sonore et de pollution.

Mme COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) demande s’il est possible d’une part d’envisager une présentation pour la période 22 h - minuit identique à celle du Cœur de Nuit et d’autre part de commencer à réfléchir à étendre de 22 h à 6 h l’interdiction aux avions de marge 13 EPNdB. Elle remercie pour cette présentation détaillée et souhaite qu’un point annuel soit fait pour juger de la progression sur le cœur de nuit des actions.

M. CREBASSA (ATB) assure qu’il dispose des chiffres sur toutes les tranches horaires et qu’il peut présenter une analyse du trafic sur la tranche 22 h - minuit dont, d’ailleurs, le profil d’activités est beaucoup plus axé sur les vols passagers.

M. de la MESLIÈRE (ATB) souligne qu’avec ses équipes, et celle du développement du réseau en collaboration avec les compagnies aériennes, il a justement cherché autant que possible à limiter les vols de la tranche 23h30 - minuit pour éviter au maximum le risque de vols glissants sur le Cœur de Nuit.

M. SCHANEN (SICOVAL) recommande à la direction de l’aéroport de se donner des objectifs de réduction qui soient chiffrables et partagés au-delà du cœur de nuit. Il est important de déterminer un cadre correspondant à des engagements précis de l’aéroport. La direction de l’aéroport aurait à rendre compte auprès des membres de cette commission ; cela serait de nature à rassurer nombre d’entre eux.

M. CREBASSA (ATB) fait remarquer que lors de la précédente CCE, il s'était engagé à ce que le nombre de vols en Cœur de Nuit sur l'année 2019 ne dépasse pas le niveau 2018 et que cet engagement était précis et chiffré et a été respecté.

M. WINTER (France Nature Environnement) fait remarquer qu'au-delà des chiffres, la réalité du terrain ressentie par les Toulousains témoigne d'un malaise général. Les représentants de l'aéronautique se doivent d'en prendre conscience s'ils ne veulent pas aller au-devant d'un certain nombre de crises. Il ne prône pas la suppression de ligne, mais constate que des élus par exemple ne prennent plus l'avion.

M. DUBOIS (DSAC) assure qu'il est conscient de l'exaspération des populations impactées qui, malgré la baisse de 22 % en cœur de nuit dont il vient d'être fait mention, continuent à subir une gêne. Il en déduit que ces améliorations peuvent ne pas être encore ressenties sachant qu'il est toujours difficile d'objectiver un ressenti, mais qu'il faut néanmoins aller plus loin. Le but étant de trouver le bon équilibre entre les besoins d'une activité pour se développer et la prise en compte des problématiques que génère sur les populations survolées cette dite-activité.

Départ de Pierre-Yves SCHANEN à 17 h 28

Mme CAMPOY (ASIS) fait état des nuisances sonores qui impactent son quartier de Saint-Martin-du-Touch depuis les changements de piste du 23 mai dernier. Elle attend aussi avec impatience les résultats de l'étude DEBATS à laquelle elle participe.

Depuis les modifications, la piste 32 a touché le cœur de ville, l'usage de la piste 1 a pour conséquence que les avions survolent le toit de sa maison et l'usage de la piste 2 la rocade.

Elle interpelle Madame COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) et lui fait remarquer que la piste 1 ne lui pose aucun problème puisque la gêne occasionnée se situe plus du côté Cantou.

Mme COSTES DANDURAND (Toulouse Métropole) signale que depuis cette expérimentation, un nombre très important de populations stricto sensu toulousaines sont impactées alors qu'elles ne l'étaient pas jusqu'à présent et demande à nouveau quelle suite lui sera donnée.

M. Alain de la MESLIÈRE (ATB) précise que ce sujet n'est pas lié à l'expérimentation en cours mais à la décision de l'usage des pistes en QFU 14.

M. DUBOIS (DSAC) constate que l'information sur ces questions n'a pas touché tous les publics concernés bien que le SNA ait organisé une réunion à laquelle l'ensemble des maires concernés avait été invité. Cette réunion fut l'occasion d'informer et de communiquer sur l'enquête publique..

La suite qui sera donnée à cette expérimentation dépend des conclusions du commissaire enquêteur qui pourront se décliner comme suit :

- l'expérimentation est positive, cette évaluation sera transformée en procédure opérationnelle ;
- les résultats de cette expérimentation ne sont pas probants, celle-ci est arrêtée ;
- l'expérimentation apporte des améliorations, mais aussi des inconvénients, la copie devra être revue et représentée à la CCE, à l'ACNUSA, avant le lancement d'une nouvelle expérimentation.

Il ne pense pas, compte tenu du niveau de détail apporté à cette expérimentation, qu'il sera décidé d'en mener une nouvelle.

Mme LABAYEN REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent -Daux et Merville) trouve dommageable que deux nouvelles trajectoires aient été expérimentées simultanément, car cela fut source de confusion pour les populations. À cela s'ajoute le fait que des nouveaux habitants ont été impactés par ces procédures alors que d'autres qui l'étaient déjà le sont maintenant moins. Elle estime que ceci peut fausser les résultats de l'enquête publique.

M. BERNES (CFE) témoigne en tant qu'Aussonnais de la confusion autour de l'expérimentation. La majorité des avions continue à faire comme avant, puisque l'expérimentation ne touche qu'une partie des avions. Les habitants au sol ne savent pas faire la différence entre ceux qui appliquent la procédure et ceux qui ne l'appliquent pas et il existe une très grosse ambiguïté. Cela risque de ne pas ressortir dans l'enquête publique. À la fin, c'est tout le monde qui ressent une gêne. Les habitants de Daux comme ceux d'Aussonne expriment une gêne en plus. C'est incompréhensible car normalement, la procédure devrait améliorer la situation au moins pour les Aussonnais.

M. DUBOIS (DSAC) confirme que cet amalgame a été remonté, que cette confusion va à l'encontre du travail de rationalisation et d'objectivisation et que l'idéal aurait été de ne pas mener simultanément ces procédures, mais l'urgence de sécurité a contraint à procéder de la sorte.

M. GROSSI (SNA Sud) ajoute que la confusion entre les mesures décidées lors de la dernière CCE sur l'utilisation des pistes tout à fait au départ et les expérimentations sur les deux QFU en 32 et en 14 est bien réelle d'autant que l'enquête publique ne concerne que les décollages vers le nord en QFU 32. De fait, les populations du sud s'étonnent d'être survolées et pensent être concernées par cette expérimentation. De plus, cette nouvelle procédure ne porte que sur 55% des décollages à destination de Paris, Bruxelles, etc. Les autres 45 % en partance vers le nord-est et vers le sud-ouest continuent à survoler des riverains qui s'interrogent sur les raisons pour lesquelles ces avions ne respectent pas la procédure.

Tous ces aspects ont rendu très compliqué l'exercice de pédagogie et ont généré des tensions avant et pendant cette CCE.

Départ de Georges WINTER à 17 h 41

M. LASSERRE (SNA) souligne que vient se greffer à cette confusion la procédure moindre bruit réclamée par les riverains, le NADP1, pour les décollages vers le nord, mais qui ne concerne pas les départs vers le nord-est et le sud-ouest. Il confirme cependant que le commissaire enquêteur est à même de pouvoir faire la part des choses.

5 Le bilan des activités AIRBUS 2008 - 2019 sur la période Cœur de Nuit et sur la période 22 h – minuit

M. GAILLOT (Airbus) expose trois aspects :

- Airbus Transport International (ATI), compagnie aérienne d'Airbus en charge d'effectuer le fret logistique qui approvisionne les lignes d'assemblage toulousaines. Donc, des avions qui viennent d'Allemagne, d'autres sites français, d'Espagne et d'Angleterre.
- des essais en vol ainsi que des opérations de livraison, de mises à disposition des appareils
- des activités d'ATR

Globalement, pour l'activité ATI, le bilan fait état de 80 mouvements depuis le début de l'année sur la période 22 h - minuit et 10 mouvements sur la période Cœur de Nuit dans le droit fil des prévisions présentées lors de la dernière CCE ; pour la période 2020 jusqu'à 2023, le prévisionnel a été revu à la baisse. En comparaison de 2018, sur la période Cœur de Nuit, le nombre de vols a été divisé par dix et par plus de cinq, sur la période 22 h – minuit, alors que le total des vols reste stable à environ 3 000 vols par an, alors que l'activité industrielle est beaucoup plus forte.

Parallèlement, les actions à venir sont les suivantes :

- les gains de productivité apportés par le Beluga XL d'une capacité d'emport supérieur de 30 % permettront la réduction du prévisionnel de livraison sur le site d'Airbus ;
- les 350 mouvements précédemment programmés ne devraient être que d'environ 300 à partir de 2022 lorsque l'ensemble des cinq appareils attendus aura été construit et livré à ATI ;
- une station de déchargement sera également adaptée pour augmenter l'activité sans créer de nuisance ;
- le hall de maintenance sera positionné sur Colomiers à proximité du hall de déchargement pour ainsi limiter les mouvements avec à la clé des gains environnementaux et sonores.

Ces actions représentent un investissement de l'ordre de 40 millions d'euros.

Les vols d'essai en cœur de nuit s'expliquent pour nombre d'entre eux par le besoin de tester les appareils dans des conditions météo spécifiques qui ne peuvent être identifiées par les équipes des essais en vol qu'au dernier moment. Néanmoins, ces essais se déroulent avec des aéronefs récents, souvent très légers dont la poussée est moins bruyante au décollage et ces vols n'utilisent pas les circuits mais partent vers des destinations européennes.

Pour la livraison d'appareils aux clients en cœur de nuit, pour des raisons qualitatives ou de retards de livraison de dernière minute, ils sont contraints de se plier aux exigences de ces derniers et de décaler ces mises à disposition parfois en cœur de nuit. Pour autant, il assure qu'ils essaieront à l'avenir d'être plus performants.

Concernant les vols d'ATR en Cœur de Nuit, aucun n'est identifié à ce jour pour 2020. Cependant, Airbus peut y avoir recours par nécessité, mais ces vols seront gérés au cas par cas, avion par avion).

A titre indicatif, il déclare qu'ATR livre 75 avions par an et Airbus 400.

Mme CAMPOY (ASIS) signale qu'elle n'entendait pas les vols au départ en cœur de nuit.

Mme LABAYEN-REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) fait remarquer que cela s'explique par le fait que les avions sont orientés vers le nord au départ et non pas vers le sud en cœur de nuit, au nom de l'intérêt général ; le sud étant plus densément peuplé que le nord.

Mme MARTI (Conseil Régional Occitanie), avant son départ, met en exergue qu'indépendamment des efforts mis en œuvre qui sont indiscutables, la problématique du cœur de nuit et du glissement entre 22 h et minuit n'en demeure pas moins toujours aussi saillante par rapport aux enjeux et aux besoins des riverains. De plus, celle-ci ne peut que s'accroître avec l'accroissement de l'agglomération toulousaine.

Elle regrette que les discussions n'aient pas pu se poursuivre et que des solutions doivent être trouvées prochainement pour éviter qu'à nouveau, une partie de la salle se vide.

M. CREBASSA (ATB), s'agissant de la tranche 22 h – minuit, souligne encore une fois, le travail effectué lors de la programmation par ses équipes en collaboration avec les compagnies pour sanctuariser, autant que faire se peut, le créneau 23h30 à minuit afin de parer à d'éventuels glissements sur le cœur de nuit pour des causes de météo, techniques, ou opérationnelles.

Par ailleurs, il met en avant le fait que les vols low-cost, qui ont été régulièrement stigmatisés durant cette séance, sont opérés par des Airbus de génération récente et qu'aujourd'hui, Ryanair ne représente que 20 % des mouvements avec des Boeings 737.

6 Point réglementaire sur les règles et le processus concernant l'introduction de restriction d'exploitation liée au bruit

M. DENAES (DSAC) expose le sujet :

- une réglementation européenne datant de 2014 définit le cadre de la mise en place de nouvelles restrictions d'exploitation liée aux problématiques de bruit ;
- cette règle s'applique aux gros porteurs de plus de 34 tonnes ou de plus de dix-neuf passagers pour les avions destinés à cet effet ;
- ces règles ne s'appliquent qu'aux aéroports importants totalisant plus de 50 000 mouvements ;

- la réglementation toulousaine en la matière est antérieure à celle de l'Europe et impose un niveau de restriction supérieur à celle admise au niveau européen ;
- l'article 5 portant sur les règles générales traite notamment :
- du rôle de l'État qui se doit de veiller à ce que l'objectif de réduction soit bien défini, que les mesures envisagées le soient aussi, que le rapport coût et efficacité soit précisé et que cela participe d'une concertation.
- des quatre piliers de toute démarche, soit la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et, en dernier recours, si les mesures précédentes ne sont pas suffisantes, des restrictions d'exploitation.

Cette réglementation définit aussi les certifications des aéronefs présentant une faible marge de conformité. Ainsi sont encore classés dans le chapitre 3 de l'annexe 16 de l'OACI jusqu'au 14 juin 2020, les aéronefs dont la marge cumulée est inférieure à 8 EPNdB. Sur Toulouse, en comparaison, la restriction s'applique en fonction des horaires aux aéronefs EPNdB classés entre 10 et 13, soit des avions bien moins bruyants.

- Pour le chapitre 2, ce sont aujourd'hui, des avions interdits en Europe ;
- Pour le Chapitre 3, il s'agit d'une norme datant du siècle dernier qui certifie les aéronefs dont la marge cumulée est comprise entre 10 et 13 EPN dB ;
- Pour le Chapitre 4, cette certification a été mise en place vers 2006 et est celle de la vaste majorité de la flotte A320, mais aussi A380 ;
- Pour le chapitre 14, celui-ci est entré en vigueur au 31 décembre 2017 et concerne le NEO et probablement l'A350.
- La classe acoustique est calculée en fonction de la masse maximale au décollage, soit le bruit enregistré en trois points de mesure des avions. ;
- Les restrictions sont basées sur les références de bruit ;
- Les terminologies moins 10 dB ou moins 13 dB, etc. signifient que plus la marge est importante, a contrario moins le bruit l'est.

Appliquer des restrictions à des avions dont la marge de bruit est inférieure à 13 dB reviendrait à exclure les aéronefs des dernières générations de chapitre 4. Par contre, si tout le monde en était d'accord, il pourrait être appliqué une restriction de 13 EPN dB à la tranche 22 h – minuit.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) souhaite avoir des précisions sur les règles de certification des avions.

M. DENAES (DSAC) fait savoir que :

- les règles des restrictions en usage sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac sont fixées par un arrêté ministériel ;
- celles-ci précisent notamment que pour atterrir ou décoller entre 22 h et minuit, un avion doit appartenir à la catégorie chapitre 3, avec une marge supérieure à 10 EPN dB et qu'entre minuit et 6 h, celui-ci doit être aussi du chapitre 3, avec une marge supérieure à 13 EPN dB ;
- tous les avions sont contrôlés et si un avion ne répond pas à ces critères, un PV est adressé à la compagnie aérienne et l'ACNUSA prononce une amende dont le montant peut atteindre 40 000 € ;
- par année, une vingtaine d'amendes est infligée en règle générale à de nouvelles compagnies qui n'avaient pas bien pris en compte toutes les règles qui s'imposent.
- l'OACI définit les grands principes et les méthodes ;
- chaque État définit la façon dont ceux-ci seront appliqués sur chacun de ses aéroports en prenant en compte leurs spécificités d'ordre environnemental et de trafic ;
- les compagnies qui désirent mettre en place des liaisons sur ces aéroports se doivent de se conformer aux restrictions propres à celui du départ et à celui de l'arrivée.

M. de la MESLIÈRE (ATB) signale que :

- le meilleur niveau pratiqué sur Toulouse l'est entre minuit et 6 h avec des avions de chapitre 3, marge cumulée de 13 EPNdB ;
- 99,5 % des mouvements d'avions sont opérés sur Toulouse avec des avions de chapitre du meilleur niveau ;
- EasyJet possède une flotte de 319 et 320 d'une moyenne d'âge de sept ans environ qui affiche la meilleure facture acoustique. Il en est de même pour Air France ;
- Volotea est équipé de 319 neufs ;
- Ryanair vole avec des Boeings 737-800.

Par ailleurs, seule une dizaine de cas d'avions ne respectant pas les restrictions est recensée chaque année sur les 100 000 mouvements que compte l'aéroport et qu'il s'agit généralement des affrètements de remplacement.

M. DENAES (DSAC) ajoute que dans ces cas, les assistants d'escale interrogent la DSAC pour savoir si l'avion est conforme aux restrictions et que ces derniers leur font parvenir le certificat acoustique. Ce travail réalisé en amont par la DSAC permet de dissuader l'avion de venir quand son type n'est pas conforme aux restrictions sous peine de se voir infliger une amende.

Il souligne que l'article 7 de cette réglementation précise que toute restriction acoustique ne peut être appliquée que sur la base de la certification acoustique des aéronefs telle que définie dans les chapitres 3 ou 4, etc., et non sur la base de mesure par exemple effectuées par le Système SENTINELLE.

Il apporte les précisions suivantes :

- la certification acoustique est fonction du type avion et de ses multiples variantes en termes d'équipements, de masses ou de limites maximales de poussée moteur ;
- la certification ne donne pas lieu à une re-certification de l'avion au cours de sa vie hormis si des modifications apportées à l'avion font évoluer le certificat acoustique.

Reprenant son exposé sur cette réglementation européenne, il rapporte que :

- L'article 8 donne un droit regard à la Commission européenne sur les règles et les restrictions qui pourraient être mises en place par les États, dans un cadre prédéfini avec par exemple des notions de préavis ;
- L'article 9 porte sur les avions en provenance des pays en voie de développement pour lesquels les restrictions à appliquer sont moins fortes ; leurs aéronefs étant souvent un peu plus vieux ;
- L'article 10 fait mention des exemptions telles que les vols sanitaires, vols d'État, vols militaires ;
- Les articles 11 à 17 spécifient diverses dispositions sur la transition, l'entrée en vigueur, etc. ;
- L'annexe 1 est relative à l'information sur la situation actuelle, sur les prévisions en l'absence de nouvelles mesures et sur l'examen de mesures complémentaires ;
- L'annexe 2 porte sur le rapport coût-efficacité, et sur tous les éléments soumis à évaluation pour déterminer ce rapport, etc.

M. DUBOIS (DSAC) souligne que l'étude avion par avion pour le cœur de nuit mentionnée à plusieurs reprises précédemment déterminera les certifications de chacun des appareils concernés et que, sur cette base, l'aéroport, de par ses relations avec ses

clients et ses usagers, pourra écarter tel ou tel type d'appareil. Par contre, la mise en place d'une mesure réglementaire nécessite de suivre la procédure qui vient d'être évoquée.

Par ailleurs, il relève que tous ces termes techniques L_{aeq} , L_{DEN} , chapitres 3, 13 EPNdB ne sont pas toujours clairement entendus par l'ensemble des participants à la CCE et qu'il serait pertinent de proposer à ceux qui le souhaitent une information et/ou une formation sur tous ces concepts de base afin de permettre à chacun de mieux appréhender les débats.

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) constate que tous les avions positionnés sur le cœur de nuit respectent la réglementation et qu'en l'état, les riverains se plaignent du bruit. De fait, il s'interroge sur les voies possibles pour le réduire : augmenter la marge EPNdB des avions ou tout simplement en réduire le nombre.

Mme JULIA (ATB), en réponse, propose de présenter l'illustration de ce qu'est une approche équilibrée et le travail effectué par l'aéroport sur tous les volets de cette approche. Elle fait état des éléments suivants sur des actions complémentaires proposées par ATB :

- concernant la partie réduction du bruit à la source, l'aéroport propose une information annuelle sur la qualité de la flotte des compagnies opérantes et organisera une négociation avec les compagnies sur les types d'avions par saison aéronautique ;
- s'agissant de la planification et de la gestion des sols, depuis de nombreuses années, un plan d'exposition au bruit (PEB) et un plan de gêne sonore (PGS) dont les révisions sont en cours ont été mis en place. Les populations dont les habitations sont comprises dans le PGS peuvent bénéficier de travaux d'insonorisation pour améliorer sensiblement leur quotidien et au travers du PEB, l'évolution de l'urbanisation est suivie dans l'objectif d'anticiper et d'éviter que de nouvelles populations viennent à être exposées au bruit des avions.
- un autre point concerne des aspects largement évoqués aujourd'hui, il s'agit du travail d'amélioration des trajectoires aériennes.

À l'attention de Mme LABAYEN-REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) et de M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) Mme JULIA (ATB) confirme que la zone D ne fait l'objet d'aucune réglementation bien que les populations évoquent les nuisances sonores subies. Elle rappelle que le PEB et le PGS sont en cours de révision.

Reprenant son exposé, elle informe de la création prochaine d'un groupe de travail permanent avec les compagnies pour traiter notamment du retour d'expérience de l'usage des seuils de piste, du NADP 1, du NADP 2, des diminutions des mises en place et de certains points sur lesquels les chefs pilotes et les compagnies aériennes doivent être sensibilisés. Il est parallèlement abordé les enjeux de pilotage machine, et ce n'est qu'en dernier ressort qu'il peut être question des restrictions d'exploitation telles que celles qui viennent d'être exposées par la DSAC.

À ce propos, elle rappelle que :

- M. CREBASSA (ATB) lors de la dernière commission avait proposé d'étendre l'arrêté de restrictions de la marge 13 EPN dB de 22 h à 6 h alors que cette marge n'est appliquée que de minuit à 6 h, aujourd'hui ;

- il est aussi envisagé de supprimer les incitations financières (*incentives*) et de renforcer la taxe sur les nuisances aériennes pour les vols de Cœur de Nuit et nuit.

Par ailleurs, le nouveau système SENTINELLE permettra d'accéder de chez soi aux données des trajectoires, mais aussi à celles du bruit. Est également en cours la rédaction d'une charte des plaignants destinée à clarifier les réponses apportées.

Enfin, ATB entend mettre en place une communication proactive sur des événements spécifiques tels que des travaux susceptibles d'avoir un impact sur le bruit.

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) regrette que parmi celles-ci, il ne soit nullement question de lancer rapidement une étude coût-efficacité.

M. CREBASSA (ATB), en réponse, fait valoir que l'ensemble de ces actions s'inscrit dans le droit fil de la réglementation (article 5) présentée par M. DENAES (DSAC) à savoir, pour mémoire :

- prise de mesures de lutte contre le bruit ;
- réduction du bruit à la source ;
- planification et gestion de l'utilisation des terrains ;
- procédures opérationnelles de réduction de bruit.

Ce n'est qu'en dernier recours, si ces mesures ne s'avèrent pas suffisantes que des restrictions d'exploitation seront envisagées.

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) précise qu'il souhaite cette étude des coûts et de l'efficacité non pas pour démontrer que l'aéroport doit fermer la

nuit, mais pour clore ce débat. Pour autant, selon lui, aujourd'hui, se dégage le refus de s'engager dans cette voie.

M. DUBOIS (DSAC) explique que, justement, cette méthodologie d'approche équilibrée est l'outil adapté pour analyser le rapport entre le bénéfice économique et le coût environnemental de chaque vol de nuit et sortir si besoin, certaines catégories de ce créneau.

L'aéroport est un outil au service d'une région et de sa population qui permet l'exercice de son activité et d'entrevoir des perspectives de développement. Cet outil commun doit de fait, répondre à cet impératif, mais aussi ne pas se retourner contre les populations. À ce titre, cette démarche d'approche équilibrée s'inscrit dans cette évaluation coût efficacité, segment par segment.

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) demande alors dans combien de temps et sur quels critères seront évalués l'ensemble de ces mesures et qui déterminera que celles-ci sont suffisantes.

M. DUBOIS (DSAC) répond qu'aujourd'hui, il était envisagé de s'accorder sur le fait de lancer un certain nombre d'études avec pour objectif de pouvoir apporter des éléments de réponse d'ici un an. D'ailleurs, cette décision sera prise, et ce travail sera mené par l'aéroport en coordination avec l'ensemble des acteurs.

M. CREBASSA (ATB) entend préciser le périmètre de l'étude qui sera engagée. En l'espèce comme l'a mentionné M. de la MESLIÈRE, une étude sera menée par typologie d'appareil et typologie d'opération, pour examiner les mesures possibles d'incitations opérationnelles, techniques et financières, pour protéger le cœur de nuit et améliorer la situation dans le début de nuit.

De plus à l'attention de Mme LABAYEN-REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville), il assure que chaque année, ils se doivent d'être meilleurs que l'année précédente. C'est, d'ailleurs, dans cette optique que les mesures présentées par Mme JULIA (ATB) s'inscrivent, qu'il s'agisse de l'extension à la limite de 13 EPN dB sur la tranche de minuit ou des réflexions en cours sur des mécanismes tarifaires susceptibles de dissuader les opérations en Cœur de Nuit, etc.,

M. KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) exprime sa satisfaction sur ces propositions qui répondent à ses attentes.

7 Sur la révision du PEB PGS

M. DUBOIS (DSAC) explique que les révisions ont été retardées notamment pour les raisons suivantes :

- les prérequis de prévisions de trafic de l'aéroport nécessaires à son élaboration n'ont été reçus que fin avril dernier ;
- les premières hypothèses construites, il y a un an, ne sont plus d'actualité,
- les conséquences du Brexit sont difficiles à mesurer.

Tous ces éléments ont conduit à envisager ces révisions sur la base d'une méthode remaniée, ce qui reportera d'autant la finalisation de ces travaux.

Par ailleurs, le départ d'une partie des membres de la CCE laisse un goût amer en particulier au regard de la quantité de travail fourni par les équipes qu'il s'agisse de celles de la DSNA sur les procédures et de celles de l'aéroport, et des compagnies.

Tout ce travail est réalisé par des personnes qui, conscients de l'importance de ces sujets, veulent que le dialogue réussisse et qu'un terrain d'entente puisse être trouvé.

Il estime qu'il faut prendre acte, aujourd'hui, de ce point de désaccord entre les différents intervenants. Cet état de fait oblige à améliorer notablement la situation, car dans le cas contraire, il faudra prendre des mesures de plus en plus restrictives.

Il souhaite qu'un terrain d'entente puisse être trouvé aussi rapidement que possible dans le cadre d'un dialogue de qualité avec toutes les parties prenantes.

M. OLAGNON (Secrétaire Général de la Préfecture) en conclusion remercie l'ensemble des participants pour le travail fourni et pour leur patience.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Denis OLAGNON (Secrétaire Général Préfecture) lève la séance à 18 h 40

Le secrétaire général

Denis OLAGNON

