

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC**

du 3 juillet 2017

**Compte rendu de la réunion
Présidé par Monsieur Stéphane DAGUIN
secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne**

Étaient présents :

Pour les Collectivités locales :

Julien KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) Daniel DEL COL (Toulouse Métropole) - Joséphine LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) – Pierre-Yves SCHANEN (SICOVAL)

Pour les Associations :

Chantal Beer-Demander (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle) - Michel MASSOU (VAC) - Georgette SAUVAIRE (VAC) - René BOUDET (Collectif contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine) - Jérôme FAVREL (Collectif contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine) - Georges WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées) - Patrice CARIVEN (ADEA, Aussonne Environnement) – Guy SERRES (ADEA, Aussonne Environnement) – Didier BARGIACCHI (ADQL Association de défense du quartier de Lardenne) - Serge GAIANI (Association du Parc de Gounon) - Claudine VASSEUR (Association du Parc de Gounon) - Marcel MARTIN (Comité de quartier des Sept Deniers) – Pierre CASSAGNE (ASIS)

Henri FREUDO (ADEQVA) a donné mandat à Christian GUTIERREZ

Yvette DAUBÈZE (AHCR) a donné mandat à Chantal BEER-DEMANDER

Pour les Professions aéronautiques :

Alain de la MESLIÈRE (ATB) - Bruno COSTES (Airbus SAS) - Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT) - Caroline GIL (Airlines Operations Committee) - Didier MUNOZ (SNCTA) – Jean-Paul BERNES (CFE - confédération française de l'encadrement) – Delphine CATHERINAUD (Syndicat Force Ouvrière) – Yohann HIRAUT ((Syndicat Force Ouvrière) – Françoise NOIRET (Syndicat CFDT) – Mildred DAUPHIN (FNAM)

Philippe GUITTET a donné mandat à Mildred DAUPHIN

Pour les Administrations :

Philippe AYOUN (DSAC)

Assistaient également à la réunion :

Anne JULIA (ATB) – Corinne COLLIN (ATB) - Arnaud DENAES (DSAC) – Léon DAL MASO (DSAC) – Isabelle ROMBY (DSAC) – Sophie FERRASSE (DSAC) - Philippe GROSSI (SNA Sud) - Kevin CHEMINADE (SNA Sud)- Anabel LESOURD (préfecture de la Haute-Garonne) – Valérie BAUTHIAN (préfecture de la Haute-Garonne) - Cécile HAMINH TU (Airbus) – Philippe SABO (Airbus Transport International) – Michel MARTI (Airbus Transport International)

Étaient excusés :

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) - Bernard KELLER (Toulouse Métropole) – Josiane MOURGUE (Toulouse Métropole) – Jean-Jacques BOLZAN (Toulouse Métropole) – Elisabeth TOUTUT-PICARD (Toulouse Métropole) – Arnaud LAFON (SICOVAL) - Myriam MARTIN (conseil régional Occitanie) – Jean-Christophe SELLIN (conseil régional Occitanie) – Claude LAGARRIGUE (SNAM) – Michel GAGNEUX (Airbus) – Pascal DELMAS (COPRAE) – Antoine DE GAULEJAC (ADQL) – Philippe GUITTET (ASL Airlines France) – Jean-Pierre BES (SCARA) – Jérôme AGNEL (SNPL) – Jean-Jacques LABADIE (Air France) -

SOMMAIRE

1	<u>Approbation du compte rendu de la CCE du 23 juin 2016.....</u>	4
2	<u>Prévisions de trafic.....</u>	4
3	<u>ATI Opération.....</u>	9
4	<u>Intervention du CCNAAT sur les indicateurs, la révision du PEB, un système de surveillance du bruit indépendant.....</u>	16
5	<u>Désignation des membres du comité permanent, CCAR, Observatoire cœur de nuit</u>	20
6	<u>Présentation PEB et PGS.....</u>	20
7	<u>Point sur les trajectoires au Nord, par le SNA.....</u>	22

M. Daguin (préfecture), constatant que le quorum est atteint, ouvre la séance et remercie les participants de leur présence.

1 Approbation du compte rendu du 23 juin 2016

M. Daguin (préfecture) soumet le compte rendu de la réunion du 23 juin 2016 à l'approbation des membres présents. En l'absence de remarque, il le déclare approuvé.

Mme DEMANDER (association de Défense du Quartier de Fontaine-Lestang-Arènes) regrette le délai assez long pour recevoir le compte rendu des réunions et les mises en ligne tardives des documents concernant les réunions à venir.

M. DAGUIN (préfecture) convient que des efforts doivent être faits.

2 Prévisions de trafic

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) propose de partager les perspectives de trafic à cinq ans tout en soulignant qu'au-delà de deux ans, les hypothèses prises en comptes peuvent être soumises à variation. Pour cette raison, il propose de présenter l'évolution de ce plan à cinq ans à chaque CCE. En 2018, lors de l'élaboration du prochain contrat de régulation économique, ces données seront actualisées pour la période 2019-2023.

Dans le détail, le nombre de passagers porté par un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 6,9 % s'établira en 2017 aux environs de 9 millions et en 2021 à 11 230 000.

Les prévisions de mouvements d'avions, selon les hypothèses de trafic retenues à ce jour, les nombres sont de 99 000 en 2017, de 101 000 en 2018, de l'ordre de 104 000 en 2019.

En 2021 le nombre de 108 000, selon les dernières prévisions, devrait être corrigé à la baisse.

S'agissant d'Airbus, une forte activité liée à la certification du 350-1000 et du 320 Neo a été observée en 2016/17.

Quant aux vols frets et postes, ils demeurent stables dans une perspective à 5 ans.

M. MARTIN (comité de quartier des Sept Deniers) souhaite avoir des données qualitatives correspondant à ces prévisions afin de savoir quelles compagnies sont concernées. Il s'interroge également sur la fiabilité en fonction des années de prévision.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) apporte des précisions :

- pour l'activité court, moyen-courrier en 2018, des ouvertures de lignes sont annoncées par Volotea, EasyJet, et Ryanair et des renforcements de lignes.

Pour les années suivantes, la croissance moyenne des compagnies aériennes est élaborée à la fois à partir de prospectives annoncées par les compagnies et par les modèles macro-économiques.

- pour le long-courrier, les prévisions sont faites destination par destination. Les destinations visées sont le Moyen Orient, la Chine et les Etats Unis dans un délai de 3 ans.

La fiabilité des prévisions est bonne sur 2017 et pour 2018, mais elle est plus aléatoire au-delà.

Mme CATHELINAUD (Syndicat Force Ouvrière) demande si les chiffres tiennent compte des futurs travaux prévus.

M. de la MESLIÈRE (Aéroport Toulouse Blagnac) confirme que les investissements de 30 M€ sont en corrélation forte avec les perspectives de trafic. L'infrastructure aérogare nécessite d'être développée, pour pouvoir offrir une capacité d'accueil de 12 millions de passagers.

De façon générale, il précise que les infrastructures aéronautiques (les pistes et les taxiways) ont tout à fait la capacité de traiter sur le long terme les mouvements d'avions.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rappelle qu'en 2015, en CCE, l'aéroport annonçait pour 2016 une croissance de 1 % alors qu'elle fut de 3,5 %, ce qui traduit le caractère aléatoire des prévisions présentées.

Elle juge impossible pour les riverains de surmonter les 14 % d'augmentation envisagée à l'horizon 2021, notamment si celle-ci se fait au travers du développement de lignes vers les USA, le Moyen-Orient et la Chine. Ces destinations nécessitent l'utilisation de gros modules dont le bruit est proportionnel à la taille.

Elle observe que si la présentation mentionne bien le nombre de mouvements, elle ne précise en rien la taille des avions. Omission qui n'est pas sans conséquence, à laquelle s'ajoute le caractère aléatoire des prévisions. Les riverains redoutent que la réalité soit bien plus sombre que celle qui vient d'être annoncée.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) précise que les destinations long courrier seront couvertes par des avions de taille moyenne tels que les 330 et les 350 qui généralement arrivent tôt le matin vers 7 heures ou 8 heures, et repartent en début d'après-midi. Le cœur de nuit ne sera par conséquent pas impacté.

M. SCHANEN (SICOVAL), en tant qu'élu à l'écoute des riverains, observe que les 105 000 mouvements d'avion prévus à terme représentent concrètement 30 vols supplémentaires par jour, chiffres qu'il considère comme non négligeable. Il note que les promesses n'engagent que ceux qui les croient notamment sur la rapidité de vols opérés sur la Chine.

Indépendamment, il demande si l'aéroport tient pour certitude que les compagnies amenées à couvrir ces vols long-courriers n'opéreront pas en fin de soirée, tranche horaire où, en été particulièrement, le bruit est le plus gênant.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) indique qu'il ne peut, pour les compagnies, s'engager formellement sur les horaires d'arrivées ou de départ de ces vols. Cependant, il veillera au respect de l'engagement pris en 2010 sur le nombre de vol en cœur de nuit. Cet engagement s'est traduit depuis par une baisse de 40 % de l'activité de minuit à 6 heures du matin.

L'aéroport Toulouse Blagnac est convaincu que la préservation du cœur de nuit est une donnée essentielle de la maîtrise de ses relations avec les collectivités et les riverains. A ce titre, il affirme que les longs courriers n'opéreront pas dans le cœur de nuit.

M. GUTIERREZ (maison de quartier de Bagatelle / comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait observer que cette croissance est synonyme d'encore plus de nuisances et encore plus de souffrances pour les riverains. Il affirme qu'il faut cesser de privilégier les intérêts économiques au détriment de la santé des populations. Il dénonce l'absence à cette réunion des collectivités, qui traduit, selon lui, le peu d'intérêt qu'elles portent à ces dossiers. S'adressant à l'État, il demande s'il ne pourrait pas être envisagé une croissance zéro, voire une diminution du trafic pour remédier à cette situation qu'il juge alarmante.

M. DAGUIN (préfecture) fait valoir que l'État ne peut pas s'engager sur une décroissance sur l'un des principaux aéroports de France dont la vocation est au contraire de se développer. L'État ne saurait aller contre la croissance du pays, ce n'est pas son objectif.

L'ambition des pouvoirs publics et des collectivités locales, en la matière, est d'accompagner ce développement nécessaire pour les investisseurs et de faire en sorte que l'ensemble des nuisances faites à l'environnement soit le plus maîtrisé possible.

M. COSTES (Airbus) indique que cette forte croissance du trafic aérien doit être décorrélée de celle des nuisances. Airbus, dans cette perspective, développe des travaux de recherche importants pour que l'ensemble de ses appareils, notamment les nouveaux, soit nettement

moins bruyant que les avions précédents. C'est d'ailleurs déjà le cas. Les signatures sonores ont été abaissées très significativement et les objectifs en matière de réduction des nuisances sonores, au titre du programme européen, se situent, à l'horizon 2050, pour l'ensemble des constructeurs à - 65 % en bruit perçu par rapport à ce qui existait en 2000.

Il signale que la solution, pour laquelle notamment Airbus se mobilise, réside dans la recherche technologique qui porte aussi bien sur les motorisations que sur l'aérodynamique. Les efforts technologiques permettront de maîtriser les nuisances malgré la croissance. AIRBUS est mobilisé sur le sujet.

M. FAVREL (CCNAAT) fait remarquer que ces chiffres qui servent de référence devraient être complétés de la masse transportée par ces avions. 10 ans auparavant, les CRJ 200, alors en usage, faisaient facilement jusqu'à deux fois moins de bruit qu'un A320. Le bruit de l'avion étant lié à sa masse, il s'étonne que ce paramètre n'apparaisse nulle part quand il est fait mention de mouvements, même si à poids égal, aujourd'hui, les avions émettent moins de bruit.

Les autorités omettent de qualifier ces 100 000 mouvements d'avions qui sont autrement plus bruyants au décollage qu'ils ne l'étaient par le passé. Les associations ne peuvent que regretter cet état de fait.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) rappelle que les nuisances sonores doivent être qualifiées par rapport aux trois paramètres qui les composent : les mouvements, la masse au décollage et la qualité acoustique de chaque aéronef.

En 2005, le transport de 6 millions de passagers s'effectuait avec 100 000 mouvements. En 2017, pour le même nombre, c'est 9 millions de passagers transportés. Cela n'a été rendu possible que par l'utilisation d'avions avec un emport plus important qui, aujourd'hui, sur la plate-forme, possèdent pour 99,8 % d'entre eux la meilleure signature acoustique.

M. FAVREL (CCNAAT) s'inscrit en faux contre ce dernier argument, soulignant qu'il n'y a pas lieu de comparer des avions qui étaient utilisés, à l'époque, en petit nombre sur l'aéroport à ceux d'aujourd'hui, qui constituent la majorité de la flotte même si, à emport égal, ils émettent moins de nuisances sonores.

M. DAGUIN (préfecture) souhaite que, pour les prochaines réunions, les chiffres sur les mouvements 2016 et 2017 s'accompagnent des données des typologies d'avion.

M. KLOTZ (conseil départemental) fait référence à une étude coordonnée par l'IFSTTAR dont l'objet est de mesurer les conséquences des nuisances sonores sur la santé des riverains. Il faut accepter que la croissance ne puisse pas être indéfinie. Si les résultats démontrent un lien entre des problèmes de santé et les nuisances sonores, il faudra les prendre en compte, et accepter de parler d'une limite du nombre de mouvements d'avions qui auront été au préalable, pour les prochaines réunions, objectifs des éléments de signature sonore pour mieux appréhender l'impact sanitaire sur les populations.

M. SCHANEN (SICOVAL) estime qu'il serait intéressant, si cela est réalisable, que la présentation du nombre de vols soit accompagnée d'un tableau d'évolution des décibels par tranche horaire. Cette analyse fine permettrait un travail plus structuré sur ces questions de bruit et pourrait être prise en compte par l'aéroport.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) souligne que les indicateurs nationaux tels le Lden, le Lnight, le LAEQ renseignent sur cette vision décibel. Ces données sont disponibles et diffusées dans différentes revues, sur le site internet, mais aussi dans les différentes instances. Il est tout à fait possible d'organiser une réunion d'information particulière sur ce thème. L'intérêt, par exemple, est de constater l'évolution du Lden sur ces cinq ou dix dernières années sur l'ensemble des stations de mesure. Pour ce faire, l'aéroport peut s'appuyer sur les données du réseau SENTINELLE dont il a la charge. Il est constitué de six capteurs qui permettent d'apprécier cette évolution de la gêne sonores au travers d'indicateurs homologués.

M. WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées) fait valoir qu'aux problèmes très douloureux de nuisances sonores vécus par les riverains s'ajoutent la pollution des particules ultrafines émises par les avions. Un certain nombre d'études ont mis en évidence sur différents aéroports internationaux cette réalité. Ces particules sont extrêmement dangereuses pour la santé, elles s'introduisent directement dans les parties vitales de l'organisme comme le cœur et le cerveau. Ces nuisances plaident pour une limitation de la croissance.

Des lois existent dont celle sur la croissance verte qui impose en particulier aux gestionnaires de planifier des mesures pour réduire les gaz à effet de serre et les pollutions atmosphériques. Il s'agit d'un problème civique. Il ne peut plus être ignoré l'incidence du tourisme aérien sur la planète. Prendre l'avion n'est pas sans conséquence, c'est de la responsabilité de chacun d'opter pour les modes de transport les moins polluants.

M. COSTES (Airbus SAS) objecte, sur cet aspect pollution, que l'aviation ne contribue qu'à hauteur de 2 % des émissions entropiques, et qu'Airbus sur l'ensemble de ces programmes travaille encore à les réduire. À titre d'exemple, il cite l'A320 Néo et le 350 dont la consommation de kérosène sera respectivement de 15 % et 25 % inférieure à celle des gammes actuelles.

Au voisinage de l'aéroport, les chiffres locaux d'Atmo Occitanie démontrent que ces émissions, aujourd'hui, sont dues en particulier aux voitures, aux industries et au secteur tertiaire.

M. DEL COL (Toulouse Métropole) pense qu'il existe un consensus national contre toute implantation d'un nouvel aéroport. Il faudra donc gérer pendant quelques années une croissance effective. A terme, il faudra se poser la question du plafond de cette croissance. Indépendamment de cette perspective, il retient des propos tenus qu'il faut être absolument intransigeant sur la préservation du cœur de nuit.

M. MARTIN (comité de quartier des Sept Deniers) considère, au vu du développement économique important et rapide de la métropole et de son aéroport, que l'État devrait plutôt mener une réflexion sur la possibilité de construire un autre aéroport, par exemple en Ariège. Cette possibilité est d'autant plus à envisager, selon lui, que les limites de l'actuel seront vite atteintes.

M. DAGUIN (préfecture) déclare que l'État, dans ce département comme partout en France, ne projette pas la construction de nouveaux aéroports qui seraient susceptibles de provoquer de nouvelles contraintes et de nouvelles levées de boucliers des populations comme des collectivités locales.

3 . ATI Opération

Mme HA MINH TU (AIRBUS) propose de passer directement la parole à ATI sachant que l'assemblée connaît bien tous les aspects de l'implantation d'AIRBUS.

M. SABO (Airbus ATI) propose, comme il s'y était engagé, de présenter les différentes actions déjà menées, mais aussi celles envisagées pour améliorer et maximiser l'activité diurne des cinq Belugas utilisés par son entreprise pour transporter l'ensemble des composants d'Airbus.

L'activité du Beluga s'inscrit dans un réseau européen constitué de 11 stations dont bientôt Ankara en Turquie fera partie. Celui-ci maille les différentes usines d'Airbus et ses fournisseurs principaux, au travers d'un enchaînement de vols qui s'établit en fonction des paramètres suivants :

- le rythme de production des avions Airbus ;
- le nombre de Belugas disponibles sur le réseau ;
- la disponibilité des équipages et de l'ensemble des équipements au sol ;
- la capacité des installations de chargement et de déchargement.

L'ensemble des investissements consentis et à venir ont pour objectif d'améliorer ces installations, l'organisation logistique, la disponibilité des bâtis aux transports et les capacités des usines.

Le franc succès rencontré par l'A350 depuis 2010, qui est pour beaucoup dans la croissance de l'activité des Belugas, a contraint Airbus à accroître sa capacité de transport des pièces pour faire face aux augmentations de cadence. De fait, entre 2010 et 2019, l'entreprise a fait évoluer son modèle opérationnel. D'une capacité de trois vols par jour, celle-ci est, aujourd'hui, de cinq. Cela a été rendu possible par l'extension des horaires de vol, mais aussi de manière très significative, par une réduction du temps passé au sol par l'avion.

Depuis la dernière CCE, le modèle de planification des Belugas a été encore amélioré pour minimiser le cœur de nuit et maximiser l'activité diurne. En termes de programmation, cela se traduit par :

- du lundi au vendredi, aucun décollage n'est prévu avant 5 heures ;
- durant les week-ends, il n'est pas dans la stratégie de faire voler durant les cœurs de nuit ;
- dans la nuit du vendredi au samedi, aucun vol programmé de minuit à 6 heures ;
- dans la nuit du samedi au dimanche, aucun vol programmé entre minuit et 7 heures ;
- dans la nuit du dimanche au lundi, aucun vol programmé entre 22 heures et 5 heures.

Dans le même temps, il rapporte que :

- des études ont été menées avec les services de la DGAC pour améliorer la trajectoire Nord en cas d'opération en cœur de nuit. La trajectoire a été décalée de manière à minimiser les survols en basse altitude des zones les plus habitées ;

- d'autres études supplémentaires seront conduites pour l'optimisation des trajectoires qui permettront, via un travail sur les taux de montée ou sur la mise en poussée des moteurs, de limiter l'emprise sonore.

Parallèlement, une nouvelle infrastructure chargement-déchargement a été mise en service sur le site de Madrid-Getafe en juin 2017, pour un budget de 15 millions d'euros. Cet équipement permettra de réduire le temps d'escale à Madrid de plus d'une demi-heure avec pour conséquence une amélioration de la capacité de vols diurnes.

De manière générale, sur l'ensemble des stations, l'organisation des interventions au sol est optimisée. Sur ces trois dernières années, les temps d'escale sont passés de 2 heures, 2 heures 30 à 1 heure 30 et cela a permis, également, de maximiser les opérations diurnes sur Toulouse.

La construction d'une nouvelle infrastructure de chargement et de déchargement à Toulouse a été validé pour un budget de 35 M€. Équipés de deux quais, deux opérations de déchargement et chargement pourront être menées en parallèle, ce qui réduira le temps d'escale sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. La mise en service est prévue en 2019. Elle sera concomitante avec l'arrivée du premier Beluga XL.

Airbus a lancé le développement de ce nouvel avion construit dans une base de 330 qui aura une capacité d'emport de 30 % supérieure à celle du Beluga ST actuel. Il sera équipé des dernières générations d'avioniques qui permettront de suivre très précisément l'ensemble des trajectoires publiées. Il sera également pourvu de moteurs Rolls-Royce qui, dans cette gamme, sont les plus silencieux du marché.

L'arrivée de ce nouvel avion s'accompagne de la mise en place d'un plan d'amélioration avec les nouveaux contrats fournisseurs, dont l'objectif est de réduire le temps d'escale à une heure, toujours dans le but d'étendre l'activité diurne.

Par ailleurs, sur l'activité cœur de nuit, **M. SABO** assure qu'ATI cherche autant que possible à la diminuer au maximum au regard de l'impact sur les populations, mais aussi au regard des coûts en termes de ressources qu'elle génère.

Sur 2017, l'ensemble de ces actions permet d'une part la maximisation des activités diurnes, et d'autres parts, par rapport aux prévisions présentées en mars 2016, la réduction des activités de nuit et en cœur de nuit. Cette réduction qui sera accentuée avec la mise en service du Beluga XL.

M. MASSOU (comité de quartier Croix de Pierre) fait constater à l'assemblée, à la suite de cette présentation, que des vols seront programmés entre 4 heures et 6 heures du matin réduisant considérablement le créneau cœur de nuit.

Au regard des impacts négatifs sur la santé et sur la vie des riverains de cette programmation, il exhorte Airbus Transport International à optimiser leur organisation de telle sorte qu'elle n'ait pas recours à une activité cœur de nuit. Il juge inenvisageable pour les riverains, à partir de 2019, 2020, 2021, de se voir infliger, au minimum, un vol supplémentaire chaque nuit dans le créneau cœur de nuit alors que celui-ci devrait d'être intangible et sanctuarisé.

M. SABO (Airbus ATI) assure que la stratégie de programmation d'ATI ne prévoit pas de décollage avant 5 heures du matin conformément aux engagements pris en 2010. De plus, comme en attestent tous les investissements cités, ATI cherche à réduire par tous les moyens l'activité cœur de nuit qui est très pénalisante pour l'entreprise ainsi que les nuisances. L'activité ATI ne remet pas en questions l'engagement pris en cœur de nuit par ATB.

M. DAGUIN (préfecture) affirme que l'État a veillé à ce que la programmation d'ATI soit la plus optimisée possible, même si celle-ci prévoit un complément de vols en cœur de nuit, jusqu'en 2019-2020 avant une décroissance. Aller au-delà signifierait remettre en cause l'activité économique d'Airbus, ce que l'État ne souhaite pas.

Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) s'étonne que les atterrissages et le dernier décollage ne soient pas mentionnés dans la présentation et que des décollages soient envisagés à 5 heures du matin alors que le code de bonne conduite environnementale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, signé par ATI, spécifiait que les vols constructeurs devaient être opérés du lundi au samedi de 6 heures à 20 heures, dérogation possible, du lundi au samedi de 20 heures à 22 heures, et les dimanches, jours fériés de 9 heures à 18 heures.

Philippe AYOUN (DSAC) signale qu'en l'espèce il ne s'agit pas de vols constructeurs, mais de fret. Ces vols sont réalisés par la compagnie « Airbus Transport International » (ATI) à destination d'un industriel constructeur d'avions, ils entrent par conséquent dans la catégorie des compagnies aériennes et non des vols constructeurs.

M. SABO (Airbus ATI) précise qu'aucun décollage n'est programmé après 22 heures, mais par contre, il est prévu des atterrissages dans ce créneau horaire qui, potentiellement, en cas de dérégulation, pourraient avoir lieu après minuit.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) ajoute qu'en planification, les derniers atterrissages commerciaux se font avant minuit. Par contre, les aléas du quotidien, grèves du contrôle aérien ou événements météorologiques par exemple peuvent faire qu'un avion prévu à

23 h 40 se pose à 0 h 10. Ces cas de figure, qui arrivent rarement, sont comptabilisés dans le cœur de nuit.

M. DAGUIN (préfecture) prend note de ces informations et recommande à ATI, pour plus de précisions, de communiquer sur sa programmation des horaires de vols d'atterrissage ou de décollage des Belugas.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) s'étonne qu'il n'ait pas été fait mention, lors de la dernière CCE, du changement de trajectoire de décollage au nord évoqué pour ATI et opéré depuis janvier 2017 pour les vols de cœur de nuit. D'autant que cette décision de décaler le virage plus au nord d'Aussonne, pour départ vers l'Est, occasionne des nuisances sonores plus importantes pour la commune de Merville et les communes du secteur.

M. GROSSI (SNA) explique que cette nouvelle procédure étudiée avec ATI ne devrait pas avoir d'impact sur les populations. Ce virage effectué en haute altitude se situe au-dessus du niveau 65 qui est un seuil à partir duquel le bruit n'est plus un élément prépondérant. Cette procédure a été élaborée dans l'objectif de ne plus pratiquer de virages en basse altitude qui sont bien plus nuisibles pour les riverains. Elle s'inspire de celle des départs Nord qui avait été étudiée avec les associations.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville), considérant le fait que le BELUGA est gros et bruyant, s'étonne qu'il monte aussi vite et qu'aucun impact sur le bruit ne soit constaté.

M. SCHANEN (SICOVAL) déplore que l'État accepte, pour ne pas impacter l'activité du constructeur, le principe d'un réveil matinal à 5 h en plein cœur de nuit et un dernier atterrissage à 23 h 30. Cette décision va à l'encontre de ses engagements et de ceux pris par le constructeur sur la préservation du cœur de nuit, même si une subtilité juridique fait que ces vols sont considérés comme du fret. Il s'agit véritablement d'une difficulté supplémentaire que les collectivités locales ne peuvent pas cautionner. Tout en reconnaissant les efforts menés par Airbus, il estime que d'autres solutions doivent être trouvées, car l'activité d'ATI en cœur de nuit s'inscrit dans la durée. Il constate que l'effort réel de l'aéroport sur le cœur de nuit est mis à mal. Or ce compromis a été trouvé en réponse au couvre-feu demandé par les collectivités. Il considère qu'il serait irresponsable pour les collectivités d'accepter la feuille de route présentée par ATI aujourd'hui.

M. DAGUIN (préfecture) explique la nécessité, pour les pouvoirs publics, de prendre en compte les intérêts des riverains, mais aussi l'intérêt général. L'État appuie cette position parce qu'elle est également transitoire. Durant les 3 à 4 années à venir, elle permettra à Airbus de répondre à l'ensemble de ces commandes sachant qu'à partir de 2019 et début 2020, l'activité cœur de nuit liée aux Belugas se réduira progressivement.

Mme GAMBART (SNAM) demande plus d'informations sur le virage au nord du Beluga.

M. GROSSI (SNA) répond que, pour les départs vers l'est, l'avion suit la trajectoire nord et opère un virage vers l'est après avoir atteint le niveau 65, soit 2000 m d'altitude. Cette procédure n'est possible qu'en période de très faible activité aéronautique et offre l'avantage de moins impacter les communes d'Aussonne et de Merville en termes de bruit.

M. FAVREL (CCNAAT) s'interroge sur 3 points :

- sur la possibilité de décaler les avions qui décollent en cœur de nuit au sud lorsque le vent d'Autan souffle fort, étant donné que ces derniers survolent Toulouse à moins de 3000 pieds, avec des nuisances sonores extrêmement importantes ;
- sur la légalité de l'utilisation du Beluga en cœur de nuit, étant donné que la marge de bruit autorisée la nuit est de 13 EPNdB, alors que cet avion a été qualifié avec une marge EPNdB à 14.4 ;
- sur la marge de bruit EPNdB du Beluga XL qui, selon lui, devrait être supérieure à celle du Beluga actuel mais qui fait entre 50 et 100 tonnes de plus

M. SABO (Airbus ATI) précise que les décollages au sud, quel que soit l'avion, ne sont envisagés que pour des raisons de sécurité. Il précise que les avions au décollage sont vides car les pièces sont livrées à l'usine d'assemblage. Ceci permet des taux de montée plus fort.

M. MARTI (Airbus ATI) indique concernant le deuxième point que le Beluga actuel respecte assurément les limites en EPNdB autorisées par l'arrêté. Quant au troisième point, il n'est pas en mesure, à ce stade, de donner des précisions sur le futur certificat acoustique du Beluga XL.

Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) considère que la proposition de décaler dans le temps les vols effectués au sud par fort vent d'Autan de 5h à 6h peut être une piste d'amélioration à laquelle les autorités pourraient réfléchir. Elle constate que le BELUGA rend déjà malade les riverains et que rien ne dit que le

carnet de commande d'AIRBUS ne continuera pas au-delà de 2020 à nécessiter la présence des BELUGAS en cœur de nuit.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) considère que la demande de décalage horaire vaut aussi pour le nord.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) assure que les avions actuels sont conformes à l'arrêté, sinon Airbus se verrait infliger des amendes. Il en sera de même pour les BELUGA XL. Sur la comptabilisation des vols ATI dans le fret, il rappelle qu'il en a toujours été ainsi. Pour autant, compte tenu de cette nouveauté, lors de la présentation de fret, à l'avenir, il s'engage à ce que des indicateurs spécifiques traitent de l'activité d'ATI.

M. DEL COL (Toulouse Métropole) se prononce également pour qu'à la fin de la période transitoire, les autorités réfléchissent à des organisations différentes pour arriver à zéro vol de nuit.

M. DAGUIN (préfecture) indique que cette perspective n'est pas envisageable compte tenu de la journée type de l'activité d'ATI.

M. SABO (Airbus ATI) confirme cette analyse, en rappelant que la plate-forme de Toulouse représente plus de 35 % de l'activité de l'entreprise en raison de la présence des chaînes d'assemblage d'Airbus dans la région et que la programmation de ces cinq vols par jour nécessaires à l'activité d'ATI s'inscrit dans un réseau qui en est l'élément déterminant.

M. DAGUIN (préfecture) retient de cette présentation, qu'Airbus a cherché à minimiser fortement son activité en cœur de nuit. Celle-ci sera amenée à augmenter de façon transitoire et l'entrée en activité des Beluga XL entraînera une décreue sensible de ces vols à l'horizon 2021.

Par ailleurs, il souhaite que soit étudiée par ATI, la proposition de décaler les vols opérant au sud par fort vent d'Autan compte tenu de l'impact global sur les populations.

M. MASSOU (comité de quartier Croix de Pierre) fait remarquer que la baisse envisagée dans quatre ans portera le nombre de vols de nuit d'ATI à 100, chiffres supérieurs de 10 fois à ceux enregistrés en 2016. Il souhaiterait que les atterrissages et les décollages soient interdits après 23 h 30 afin d'empêcher que le cœur de nuit soit également écourté en soirée. Cela permettrait, en cas de débordement, de respecter le créneau de minuit à 6 heures du matin. Il

milite également pour l'utilisation par les Belugas de la piste 2 en QFU 14 droit ou QFU 32 gauche.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac) estime, bien que cette problématique soit du ressort du SNA (Service de la Navigation Aérienne), qu'ATI devrait être intéressée pour décoller de la piste 2 étant donné qu'elle est plus proche de ses infrastructures. Ce choix devrait pouvoir être validé, d'autant plus facilement que l'absence de trafic à 5 h du matin plaide en sa faveur.

M. COSTES (Airbus SAS) précise que les vols d'ATI en cœur de nuit s'établiront à 100 par an, à terme, sur un total de 3 500. Il faudrait, selon lui, que chaque acteur concerné continue à porter l'effort sur le cœur de nuit de façon globale.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un epci compétant - Daux et Merville) constate que l'ordre de jour ne pourra pas être traité dans sa globalité et demande d'ores et déjà qu'il soit envisagé la tenue de deux CCE par an.

M. DAGUIN (préfecture) prend note de cette proposition.

4 Intervention du CCNAAT sur les indicateurs, la révision du PEB, un système de surveillance du bruit indépendant

M. FAVREL (CCNAAT), au nom des associations de riverains, fait part, à titre d'exemple, du déroulé de la nuit du 27 au 28 juin, entre 22 heures et 6 heures, où il a pu constater que 19 vols ont atterri au-dessus de Toulouse. Sur ces 19 vols, 14 étaient de la famille A320 ou Boeing 737 d'un poids de 60 à 70 tonnes ; 100 % d'entre eux ont atterri sur la piste 1 qui est la plus proche de Toulouse. A 2 h 40, l'un d'entre eux transportant du fret a été enregistré par le réseau Sentinelle à 70 dB à Lardenne et à Billière, à 70 dB à Ramonville et à plus de 84 dB à La Cépière.

Ce type d'évènements amène les associations à demander :

- une nouvelle étude du PEB avec une attention particulière sur l'utilisation des pistes, les créneaux horaires et la constitution de la flotte ;
- la mise en place d'un système de surveillance du bruit indépendant ;
- une accessibilité plus aisée aux données du système Sentinelle dont la vocation est d'aider le public ;

- l’actualisation des outils de communication afin que les associations puissent appréhender si les plans utilisés par les élus pour l’urbanisme et pour les insonorisations, sont à jour et s’ils correspondent à la réalité ou non.

Plus précisément, les associations analysent que le plan d’exposition au bruit (PEB) n’est plus en adéquation sur plusieurs points avec la situation actuelle au regard des raisons suivantes :

- la nature de la flotte : elle était auparavant constituée pour moitié d’avions de 20/40 tonnes, d’Embraer 145, et de CRJ 200, ce qui n’est plus le cas aujourd’hui. La mise à jour de la flotte est d’autant plus essentielle que sa caractérisation est un paramètre important pour l’établissement du PEB. Un rapport rédigé à la demande l’ACNUSA en juillet 2004 étudiait spécifiquement l’impact des paramètres des trafics sur la modélisation des courbes de bruits en Lden. Les autorités doivent, par conséquent, enrichir le paramètre mouvements d’avions du critère typologie ;
- la proportion d’utilisation des pistes 1 et 2 côté Sud à Toulouse. Il s’agit de vérifier si elle est en cohérence avec ce qui avait été prévu dans le PEB en 2007. Une information claire sur les jours et les plages horaires de leur exploitation est important du fait que la piste 1 génère plus de nuisances, au décollage comme à l’atterrissage, en raison de son implantation plus ancrée dans la ville en comparaison de la piste 2 et sachant qu’elle aurait été refaite en 2013 pour pouvoir accueillir des avions plus lourds, selon la presse ;
- le système SENTINELLE qui ne reflète qu’une partie de la réalité. Le positionnement latéral du capteur de Billière ne permet pas de disposer d’un calcul fiable du Lden. Il ne capte que 30 % des mouvements enregistrés. Si c’est une question d’angle de captation des micros, des optimisations pourraient être envisagées. De plus, les systèmes des mesures sont inhibés par vent fort, alors qu’il est connu que les avions sont plus bruyants à ces moments-là. Toutes ces données doivent, de fait, être corrigées pour être conformes à la réalité.

Pour toutes ces raisons, **M. FAVREL** analyse que le PEB réalisé en 2007 doit être régulièrement réévalué et sérieusement réactualisé notamment du fait qu’il sert de base à l’élaboration du PGS. Il rappelle que le PGS détermine les zones qui donnent droit aux populations à une indemnisation pour lutter contre les nuisances sonores. Tous les critères qui viennent d’être cités peuvent concourir à l’élargissement de la zone C sur Toulouse.

Il trouve également dommageable que les associations n’ont pas accès aux données brutes qui leur permettraient de vérifier la véracité des calculs qui leur sont fournis ainsi que leur

conformité avec le PEB et que le délai nécessaire à l'obtention des données statistiques trimestrielles soit de deux mois alors qu'elles sont issues de moyens informatiques.

Sur l'Observatoire cœur de nuit, il demande à quelle date seront communiquées les informations demandées portant sur les répartitions de pistes et les réponses aux remarques que les associations avaient formulées concernant les tableaux présentés lors de la dernière réunion.

En conclusion, il fait savoir que l'objectif des associations n'est pas d'obtenir une extension des zones du PEB. Le but visé est une maîtrise du trafic. Pour ce faire, les riverains souhaitent notamment comparer les données avec leur expertise d'usage et que les chiffres sur les mouvements d'avion soient pondérés par la masse transportée. Ces éléments de réponse permettraient de bâtir un dialogue plus constructif.

M. DAGUIN (préfecture) estime légitime les demandes relatives à la publication des données et s'associe aux souhaits des riverains de simplifier leur accessibilité.

M. AYOUN (DSAC) rappelle que les données relatives à la répartition des atterrissages et des décollages par piste ont été fournies aux membres de l'Observatoire cœur de nuit lors de la dernière réunion qui s'est tenue le 22 juin dernier. Cette documentation est, par ailleurs, à la disposition du public.

Concernant la révision du PEB, il considère que la requête est tout à fait légitime d'autant que les textes prévoient un examen des hypothèses tous les cinq ans.

M. de la MESLIÈRE (aéroport Toulouse Blagnac), réagissant aux propos sur le système SENTINELLE, souligne qu'en France, ce dernier est sous la surveillance de l'État. L'implantation des capteurs a été définie en concertation avec tous les membres de la CCE, il y a 15 ans, pour obtenir le rapport le plus objectif possible de la situation. Les chiffres recueillis le sont via un système homologué, contrôlé par le STAC ou les services de l'État sous l'égide de l'ACNUSA, pour lequel l'aéroport assure uniquement un rôle de gestionnaire de données.

Ces chiffres publiés depuis 15 ans sont le reflet d'une évolution d'un trafic en nombre, en masse et en émission de bruit. Les mesures font état des niveaux de bruit par passage et agglomèrent des indicateurs appelés L_{DEN} , L_{AEO} , etc... que l'aéroport partage en toute transparence dans de nombreux supports. Il ne faudrait pas les remettre en question quand ils ne corroborent pas les arguments des associations et à l'inverse, s'en servir de faire-valoir quand ils les accréditent. Ils sont à analyser objectivement dans un débat constructif.

Sur l'Observatoire cœur de nuit, il rappelle que, dans cette instance pilotée par M. AYOUN, il a été défini un certain nombre d'indicateurs qui sont susceptibles d'évoluer ou d'être amendés par le travail collégial de ses membres. Personne ne cherche à cacher des informations. Ce groupe de travail a le mérite d'œuvrer en commun au suivi des indicateurs qu'il a librement déterminés.

Quant aux remarques sur les QFU, il met en avant que l'intérêt d'opter pour les meilleurs au décollage ou à l'atterrissage est partagé par tous les acteurs notamment pour les 4 ou 5 vols du cœur de nuit. Le nombre de vols en cœur de nuit est en nette diminution en comparaison des 7,5 enregistrés en moyenne par nuit cinq ans auparavant. En moyenne, moins d'un avion survole Toulouse en cœur de nuit, ce dont il se félicite.

Il signale enfin que ces mouvements sont pour 85 à 90 % d'entre eux le fait du fret express dont dépend beaucoup l'économie régionale.

Mme JULIA (ATB) informe l'assemblée qu'un nouvel audit du système est prévu en début d'année 2018 et que les associations seront tenues informées du résultat de cet audit. Par ailleurs, elle assure que si ces dernières souhaitent le faire réaliser par un cabinet indépendant à l'aide d'un financement extérieur, l'aéroport ne s'y opposerait pas. Il existe des cabinets homologués par l'ACNUSA pour réaliser ces audits.

Concernant le capteur de Billière, positionné en latéral, elle annonce qu'elle demandera à ce qu'il fasse l'objet d'un audit spécifique et que l'équipe d'audit viendra, par la suite, expliciter les résultats obtenus. Quant aux indicateurs, elle propose, en accord avec M. de la MESLIÈRE, de créer un groupe de travail dont la mission sera de remettre en question les indicateurs et de faire en sorte que les nouveaux indicateurs soient acceptés et compris de tous.

M. FAVREL (CCNAAT) précise qu'il ne remet pas en cause la qualification de la mesure de bruit qu'il sait vérifiée. Il fait juste le constat qu'elle n'est faite que sur un tiers des survols et qu'elle n'est pas, à ce jour, pleinement représentative. Quant à l'utilisation des pistes, il fait valoir qu'il souhaite être informé de la répartition de leur exploitation notamment durant le cœur de nuit.

M. KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) prend acte de la création d'un groupe de travail sur les capteurs qui contribuera à restaurer la confiance entre les associations et les autorités. Par contre, il s'étonne également qu'il faille attendre plusieurs mois pour disposer des informations relevées par les capteurs.

Mme JULIA (ATB) indique que ce délai s'explique par la nécessité de consolider les indicateurs du bulletin témoin, de vérifier qu'ils ne comportent pas d'erreurs et ensuite de les mettre en forme. Il ne leur est pas possible aujourd'hui de réduire ce temps. Quant à la publication des données brutes, il est envisageable, dans le cadre du futur groupe de travail, de réfléchir à la possibilité de les communiquer sous forme de tableaux Excel, heure par heure et vol par vol.

M. DAGUIN (préfecture) souscrit à ces propositions et rappelle son attachement à la plus grande transparence en la matière.

5 Désignation des membres du comité permanent, CCAR, Observatoire cœur de nuit

Mme LESOURD (préfecture) explique que le nouvel arrêté de composition de la CCE signé le 13 juin 2017, pour une durée de trois ans, s'accompagne de la désignation des nouveaux membres pour la commission consultative d'aide aux riverains, pour le comité permanent et pour l'Observatoire cœur de nuit. Elle propose de réaliser cette consultation par messagerie dans les deux semaines à venir.

6 Présentation PEB et PGS

M. AYOUN (DSAC) indique que l'objectif de cette présentation est de rappeler le cadre qui prévaut à l'élaboration des documents du PEB et du PGS et dans quelle mesure le moment venu, il pourra être envisagé leur révision. Le PEB, plan d'exposition au bruit, s'inscrit dans une obligation réglementaire à laquelle doivent répondre certains aéroports listés par un arrêté en fonction de leur trafic. Son objectif est d'éviter de nouvelles urbanisations, regroupées dans les zones de bruit des aéroports. Le PEB est réalisé avec les meilleures hypothèses et la meilleure compréhension du présent et du futur. Il ressort de ces perspectives de trafic sur l'ensemble de l'année, une carte des bruits à court terme, moyen terme, et long terme qui contribue à la maîtrise de l'urbanisme.

Parallèlement, l'article du code de l'urbanisme le régissant stipule que la pertinence des prévisions ayant servi à son établissement soit examinée en CCE tous les cinq ans. Le PEB actuel datant de 2007, il juge légitime la demande de sa révision portée par les associations. Cette demande doit être validée par le préfet qui tient compte, le cas échéant, des propositions de la CCE.

Pour mémoire, il rappelle que concernant le trafic global :

- les hypothèses du PEB 2007 tablaient sur une prévision moyen-terme de 139 000 à 154 000 mouvements. Ils s'établissent, en 2016, à 95 000 ;
- en termes de mouvements par typologie d'avions, il en était prévu, à long terme, 47 000 pour la famille des A320. Ces prévisions ont été légèrement dépassées. Quant à la famille des Boeing 737, ayant une caractéristique acoustique similaire, la réalité est inférieure de 10 000 par rapport aux hypothèses retenues ;
- pour les vols de nuit : il était prévu qu'ils représenteraient 6,3 % du trafic global. En 2016, ce taux atteint 7,7 % ;
- pour les répartitions des QFU 14-32, les hypothèses prévoient un ratio de 38/62. Il est de 35/65 pour 2016.

Il indique ensuite que seuls 11 ou 12 aéroports disposent d'un PGS. Il est établi à partir d'hypothèses de trafic à plus court terme que celles prises en compte pour un PEB. Il permet aussi aux populations impactées d'avoir un concours financier, issu de taxes prélevées sur les passagers, qui leur permet de financer leurs travaux d'insonorisation.

Le PGS a une durée de vie plus courte que celle du PEB, et la question de sa révision peut également se poser légitimement notamment en raison de la démarche stratégique d'ATB qui conduit à une augmentation du trafic.

En conclusion, **M. AYOUN** fait valoir que l'élaboration en 2018 du prochain CRE de l'aéroport, qui consiste en un travail de fond sur les hypothèses de trafic, devrait amener à poser la question de la révision du PEB et du PGS.

Dans le même temps, il assure que la DSAC travaillera en temps masqué sur le détail de ces hypothèses, par types de pistes, ainsi que sur tous les éléments nécessaires qui permettront au moment voulu de rentrer dans le travail de la modélisation et de l'établissement des cartes de bruit.

M. FAVREL (CCNAAT), sur la répartition des mouvements par type d'avions, fait remarquer que le PEB 2007 prévoyait, à tort, que 50 % du trafic global seraient le fait de modules de 20 à 40 tonnes beaucoup moins bruyants que les A320 ou les Boeing 737 qui représentent actuellement l'essentiel des mouvements. Cette évolution non prévue est d'autant plus dommageable que ces avions couvrent aussi 80 % des vols de nuit.

M de la MESLIÈRE (ATB) considère que les arguments déployés par **M. FAVREL** militent en faveur d'une révision du PEB et du PGS.

M. FAVREL (CCNAAT) considère que les faits militent pour trouver la meilleure organisation du trafic aérien. Cela peut être éventuellement fait en gardant le même PEB. Et si cela n'est pas possible, la révision du PEB peut être lancée avec tous les risques politiques afférents.

M. SCHANEN (SICOVAL) considère qu'il serait intéressant dans cette perspective de vérifier si les simulations de 2007 sur le bruit sont en adéquation avec celles observées.

M. DAGUIN (préfecture) considère que les éléments d'hypothèse et d'appréciation correspondent à une charge de travail à effectuer avant 2018.

7 Point sur les trajectoires au Nord, par le SNA

M. GROSSI (SNA Sud) relate en préambule que cette étude a été souhaitée par l'association Aussonne Environnement. Celle-ci avait sollicité, en 2014, l'ACNUSA qui s'était retournée vers la DGAC pour qu'elle étudie les possibilités de modifications des trajectoires Nord, au départ de Toulouse.

Elle a donné lieu à la production d'un rapport intermédiaire qui en spécifiait les contours en fin d'année 2015 et d'un rapport d'étude complet, basé sur le trafic 2014, présenté à l'autorité de l'ACNUSA en septembre 2016.

Pour rappel, cette année-là, 67 % des décollages se faisaient vers le Nord et l'immense majorité d'entre eux, 92 %, partaient de la piste 32 droite. L'aéroport totalisait 7 millions de passagers et l'activité constructeur représentaient près de 8 % du trafic total.

M. CHEMINADE (SNA Sud) explique que cette étude de modification des trajectoires nord a donné lieu à l'analyse de deux scénarios.

Le premier consistait uniquement à déplacer le point de virage qui, aujourd'hui, est basé sur TOU, vers un New TOU à mi-chemin entre les communes de Cornebarrieu et d'Aussonne.

Le second prenait en compte cette modification et proposait un point d'inflexion, appelé new BO 320, au travers Ouest de la commune de Merville. Il proposait que tous les vols qui, aujourd'hui, tournent à TOU et qui vont vers l'Est et le Nord-Est, soient maintenus sur les départs, quasiment jusqu'au travers de la commune de Grenade, avec le point BO 322 qui est tout au Nord.

Sur la base de ces deux scénarios, la DGAC a étudié la faisabilité, selon les grands axes stratégiques de la DSNA qui sont :

- le respect de la sécurité, le préalable à toute mise en œuvre ;

- l'évaluation des critères environnementaux, via les nuisances sonores, mais aussi la consommation de carburant et son corollaire, les émissions polluantes ;
- la conformité réglementaire et la faisabilité technique pour les avions.

Parallèlement, il signale que le premier paramètre regardé et suivi par l'ACNUSA est le contour appelé NA 65/25, qui correspond au nombre d'évènements supérieurs à 25 par jour au-dessus de 65 décibels.

Dans le cas d'un déplacement du survol de la balise de TOU vers l'Ouest, il est constaté avec le premier scénario que l'impact se déplace de façon équivalente. Ce résultat s'appuie sur des flux radars réels.

Le deuxième scénario, quant à lui, met en évidence que le fait de prolonger un certain nombre des vols vers le Nord déplace un peu la contrainte vers le new BO 320. Dans ces contours-là, il est intéressant de noter, que dès que les avions commencent à être un peu plus loin que la commune de Merville, ils sont suffisamment hauts pour que le bruit émergent soit inférieur à cette valeur fixée de 65 décibels.

M. GROSSI (SNA Sud) explique que l'expertise de la mission « Environnement » de la DSNA a fait ressortir, commune par commune, les gains ou les pertes en termes de personnes impactées au-dessus de 65 décibels pour chacun des deux scénarios.

Par rapport à la situation actuelle, il y aurait avec ces deux scénarios plus de populations impactées par les nuisances sur Daux, Mondonville, Cornebarrieu et moins sur Merville et Aussonne.

M. GROSSI précise à **M. CARIVEN (ADEA Aussonne Environnement)** que ces résultats portent sur les populations de ces communes touchées par ces 25 occurrences à 65 décibels, qui impactent notamment 4 200 habitants de la commune d'Aussonne.

En termes de bilan « bruit », ces modifications n'ont d'intérêt qu'à la condition, en accord avec l'ACNUSA, qu'elles présentent un gain global positif toutes communes confondues. En l'espèce pour les deux scénarios, le gain variait entre 1 300 ou 1 500 personnes qui seraient moins impactées par le bruit. Par contre, ce bilan a révélé que les communes d'Aussonne et de Merville seraient largement bénéficiaires en gain environnemental. Près de 2 000 personnes seraient moins impactées par le bruit. A contrario, un transfert des nuisances sonores s'opère vers les communes de Cornebarrieu (pour 1 500 personnes), Mondonville (pour 1 000) et Daux (pour 160 à 300), alors que jusqu'à présent elles ne les subissent pas.

En termes de consommation de carburant, l'étude démontre que, pour le scénario 1, le bilan est neutre ; l'allongement de trajectoire est de moins de 0,2 Nm. Pour le second scénario, du fait

qu'il contraint les avions à aller bien plus au Nord avant de pouvoir engager leur virage, les trajectoires s'allongent sensiblement de 10 à 15 kilomètres. Rapporté au nombre d'avions qui utilise cette trajectoire, cela représente l'équivalent de plus de 80 navettes Orly-Toulouse. En somme, en matière « bilan consommation et émission », le scénario 2 est relativement pénalisant.

Les coûts d'exploitation qui seraient à la charge des compagnies aériennes s'élèvent à 2 582 k€ à l'année dans le cadre du scénario 2. Ces chiffres ne comprennent pas les conséquences sur les activités « Essai et Réception » des constructeurs Airbus et ATR, générées quel que soit le scénario du fait de l'impact sur l'utilisation possible des pistes.

En résumé, les modifications induites notamment par le scénario 2 consistent en un déplacement des zones de conflit arrivée-départ, à moyenne altitude, en raison du rallongement des trajectoires vers le Nord avant que ces avions tournent. Ce scénario occasionne des interférences entre les procédures d'approche interrompues, dénommées API en piste 32 gauche, et les départs qui se font majoritairement en piste 32 droite ainsi qu'avec les vols d'essai des constructeurs à circuits multiples.

Sur l'aspect sécurité, la zone de localisation des conflits porte aujourd'hui sur les arrivées et les départs qui se situent dans les tranches d'altitude entre le niveau 105 et le niveau 145, soit entre 10 500 et 14 500 pieds, et se situent dans la zone de compétence du contrôleur d'approche de Toulouse-Blagnac dont la mission est notamment de veiller à ce que les avions se croisent en respectant des distances minimales.

Avec le scénario 2, du fait du rallongement, la zone de conflit au Nord identifiée précédemment se déplacerait entre les tranches d'altitude 125 et le 165, alors que la limite de responsabilité du contrôleur d'approche de Toulouse est à 145. Par conséquent, les conflits se situeraient à l'interface entre le contrôle d'approche de Toulouse et le contrôle régional localisé à Bordeaux, ce qui, en matière de conception de secteurs de contrôle, correspond aux situations qu'il est impératif d'éviter. En effet, la résolution de conflit serait faite avec une coordination téléphonique entre deux contrôleurs qui sont physiquement séparés.

M. GROSSI indique également que ce déplacement vers le Nord, dans le scénario 2, entraîne une zone de localisation de conflits au Sud (entre le 105 et le 125) qui n'existe pas à ce jour, auquel s'ajoute un point plus critique encore qui porte sur la gestion à proximité des pistes.

Actuellement, lorsqu'un vol est en approche sur la piste 32 gauche, et que le pilote constate que la machine n'est pas prête et estime qu'il ne peut pas se poser, il remet les gaz. L'avion remonte dans l'axe et, normalement, la procédure implique qu'il retourne sur la balise TOU, avant de faire le grand tour et de se représenter pour une procédure d'approche.

En parallèle, dans certaines conditions, il peut s'opérer un départ sur la piste 32 droite qui monte dans l'axe jusqu'à TOU. Dans certains cas très rare, une à deux fois par an, il peut y avoir une situation d'urgence pour le contrôleur si, dans le même temps, une approche est interrompue. En passant 1 000 pieds en montée, le contrôleur peut donner un cap d'évitement d'urgence vers la gauche pour le vol interrompu (API) et vers la droite pour le vol au départ.

De fait, avec la situation actuelle, après avoir tracé l'ensemble des trajectoires avec les pentes prescrites et observées, il est constaté une distance minimale de rapprochement de l'ordre de 150 mètres, au pire, sachant qu'un travail sur la répartition montre que, dans 90 % des cas, cette séparation est supérieure à 300 mètres.

En termes de sécurité, au regard de la méthode de travail mise en place et la fréquence de l'occurrence, **M. GROSSI** assure que cette méthode, qui a fait ses preuves, est jugée acceptable.

Par contre, le déplacement de new TOU, prévu pour le scénario 1 ou 2 ferait que les trajectoires de décollage 32 droite qui, aujourd'hui, montent bien dans l'axe vers TOU seraient décalées un peu vers l'Ouest avec pour conséquence que cet avion croiserait, à basse hauteur, une trajectoire d'API 32 gauche. Dans cette situation, les calculs mettent en évidence que la distance minimale peut être de zéro mètre et que ces trajectoires sont par conséquent accidentogènes. Parallèlement, le contrôleur est dans l'impossibilité de donner une stratégie d'urgence d'évitement étant donné que ces trajectoires se croisent en dessous de l'altitude minimale.

De fait, le déplacement du point TOU vers New TOU est absolument incompatible avec les impératifs de sécurité.

M. GROSSI (SNA Sud) précise, en synthèse, que ces deux scénarios qui ont été présentés en séance plénière à l'ACNUSA ont été, quelles que soient les modifications, qualifiés de rédhibitoires en termes de sécurité. En termes de nuisances sonores, ils ont été déclarés favorables. En gains ou en impact carburant, le scénario 1 n'entraînait qu'un changement très limité, alors que le 2 a été jugé défavorable. En termes de coût, les deux scénarios ont été aussi jugés défavorables.

M. CHEMINADE (SNA Sud) expose qu'avec l'accord de l'ACNUSA le SNA a travaillé sur une trajectoire alternative. Le travail effectué a mis en évidence qu'une modification légère du départ FISTO 5P existant qui représente aujourd'hui près 35 % des départs 32 vers le Nord, soit 16 000 vols par an, pourrait permettre une amélioration.

Dans la situation actuelle, où entre TOU et BO 322 les vols sont en direct, un point d'inflexion au travers de la commune de Merville donne l'occasion d'éloigner au maximum encore ces vols sans avoir les effets collatéraux négatifs des modifications plus en amont.

D'un point de vue de la sécurité, il déclare que cette possibilité est tout à fait compatible avec l'utilisation simultanée des pistes. Elle ne modifie que sensiblement la gestion des flux dans la TMA, puisque la modification de trajectoires est relativement minime. En termes de distance volée en plus, elle est de l'ordre de 0,17 nautique et reste compatible avec l'activité industrielle.

Sur l'aspect comptage des populations impactées, cette solution se révèle positive pour la commune de Merville et aussi pour celle d'Aussonne, sans transfert de nuisances sur les autres communes. Ce résultat s'explique par le déplacement d'un flux vers une zone très peu urbanisée, depuis une zone un peu plus urbanisée.

Cette trajectoire alternative est jugée favorable en termes de bruit et répond positivement aux critères de sécurité et économiques.

M. GROSSI (SNA Sud) précise que ce projet a été présenté à l'ACNUSA qui l'a validé et a demandé à ce qu'il soit exposé en CCE pour recueillir son avis. S'il est positif, il pourrait déboucher à la finalisation de cette étude d'ici 2018.

Mme GAMBART (SNAM) se félicite, en tant qu'habitante de Merville, des améliorations portées par cette nouvelle trajectoire.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (Communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) est également très favorable à cette proposition car elle offre l'avantage de ne générer aucun transfert vers les communes avoisinantes.

Elle remercie, au nom des habitants de Merville, les services du SNA et les autres instances qui, depuis 2003, travaillent à améliorer les procédures. Une première modification de trajectoires a déjà été mise en œuvre. Une deuxième est également attendue qui sera bénéfique au centre-ville. Il faut maintenant travailler à des améliorations sur le virage qui impacte fortement les riverains.

M. DAGUIN (préfecture) constate, par conséquent, que la CCE est favorable à l'approfondissement de cette étude qui semble ne présenter que des avantages vis-à-vis des populations impactées.

S'agissant du point à l'ordre du jour portant sur le bulletin témoin, il suggère qu'il soit évoqué dans le cadre du futur groupe de travail qui sera créé à la rentrée pour travailler sur les indicateurs.

M. de la MESLIÈRE (Aéroport Toulouse Blagnac) propose pour la composition de ce groupe de travail qu'il soit composé de deux représentants par collège afin d'en faciliter la mise en place et le fonctionnement.

Mme LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) et Mme BEER-DEMANDER (association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) réitèrent leur demande concernant l'organisation de deux réunions CCE par an au lieu d'une pour pouvoir traiter les points à l'ordre du jour dans le détail sans précipitation.

M. DAGUIN (préfecture) répond favorablement en s'engageant à planifier une prochaine réunion de la CCE au plus tard en début d'année 2018.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Daguin (préfecture) lève la séance à 12 h 50.

Le secrétaire général,

Stéphane DAGUIN



