

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC
du 9 février 2018

Compte rendu de la réunion
Présidée par Monsieur Jean-François COLOMBET
secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne

Pour les Collectivités locales :

Myriam MARTIN (conseil régional Occitanie) - Julien KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) - Patrick PIGNARD (conseil départemental de la Haute-Garonne) - Bernard KELLER (Toulouse Métropole) - Martine SUSSET (Toulouse Métropole)

Pour les Associations :

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Henri FRENDON (ADEQVA) - Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) - Michel MASSOU (VAC) - René BOUDET (Collectif contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine) - Serge GAIANI (association du Parc de Gounon) - Claude LAGARRIGUE (SNAM) - Pascal DELMAS (COPRAE) - Didier BARGIACCHI (ADQL) - Patrice CARIVEN (ADEA) - Christian CASSAGNE (ASIS) - Jérôme FAVREL (CCNAAT) - Rosine CANNAUD-BOUDET (AHCR) - Georgette SAUVAIRE (VAC Cornebarrieu) - Guy SERRES (ADEA)

Pour les Professions aéronautiques :

Sébastien GAILLOT (Airbus) - Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT) - Valérie RITTAUD (Air France) - Didier MUNOZ (SNCTA) - Delphine CATHELINAUD (Syndicat FO) - Jean-Paul BERNES (CFE-CGC) - Françoise NOIRET (Syndicat CFDT) - Alain de la MESLIÈRE (ATB)

Pour les Administrations :

Philippe AYOUN (directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud)

Assistaient également à la réunion :

Anne JULIA (ATB) - Corinne COLLIN (ATB) - Arnaud DENAES (DSAC) - Léon DAL MASO (DSAC) - Isabelle ROMBY (DSAC) - Sophie FERRASSE (DSAC) - Kevin

CHEMINADE (SNA Sud)- Anabel LESOURD (préfecture de la Haute-Garonne) – Valérie BAUTHIAN (préfecture de la Haute-Garonne) – Josselin ROBET (Toulouse Métropole, direction environnement) – Frédéric FOURNIER (conseil départemental, service environnement)
--

Étaient excusés :

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) - Jean-Jacques BOLZAN (Toulouse Métropole) – Joséphine LABAYEN-REMAZELLES (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) – Véronique BINET-GAUBERT (communes n'appartenant pas à un EPCI compétant - Daux et Merville) – Jean-Jacques LABADIE (Air France) – Jérôme AGNEL (SNPL) – Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées)

SOMMAIRE

1	Approbation du compte rendu de la commission consultative de l'environnement (CCE) du 3 juillet 2017.....	4
2	Prévisions de trafic.....	4
3	Les plaintes.....	10
4	L'actionnariat.....	14
5	Les données Sentinelle et le bulletin témoin.....	14
6	La révision du PEB et du PGS.....	17
7	L'utilisation des pistes.....	18
8	L'Observatoire des permis de construire.....	19
9	La qualité de l'air et les pics de pollution.....	19
10	L'emploi sur la plate-forme aéroportuaire.....	20

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

1 Approbation du compte rendu de la commission consultative de l'environnement (CCE) du 3 juillet 2017

M. COLOMBET (préfecture) soumet le compte rendu à l'approbation des membres présents. En l'absence de remarque, il le déclare approuvé.

2 Prévisions de trafic

M. de la MESLIÈRE (ATB) conformément aux engagements pris lors d'une précédente CCE, fait part des perspectives de trafic réactualisées suivantes :

- le trafic 2017 s'établit à 9 213 000 passagers, en croissance de + 15,5 %. Cette augmentation est en grande partie le fait de la compagnie Ryanair ;
- le taux de croissance annuel moyen sur les cinq ans à venir est envisagé à 3,4 % ce qui portera le nombre de passagers par an à l'horizon 2022 à 11 millions ;
- le nombre de mouvements d'avions en 2017 s'élève à 103 500, chiffre légèrement supérieur à la prévision ;
- en 2018, il est prévu 105 800 mouvements et 111 800 en 2022, soit une croissance annuelle moyenne de 1,6 %, inférieure d'environ 50 % à celle du nombre de passagers. Cela s'explique par l'utilisation d'avions dont l'emport est plus important et par des taux de remplissage fort en particulier chez les low cost ;
- les vols constructeurs sont en baisse car le cycle de certification du NEO s'achève et en l'absence de nouvelles certifications, ils se situeront entre 4 800/4 600.

Il annonce également la création d'une dizaine de nouvelles lignes essentiellement européennes (Schengen) et une ligne vers Fort-de-France avec XL Airways.

S'agissant de la répartition des vols par tranche horaire, le cœur de nuit en 2017 compte 1 622 mouvements, en croissance de 3,1 %. Ceux-ci sont dus pour l'essentiel au fret. De 22 h à minuit, la progression est de 15,5 %.

À titre de comparaison, ces chiffres sont inférieurs de 39,6 % à l'engagement d'ATB de 2010. Les équipes commerciales et opérationnelles ont travaillé, année après année, programme après programme pour obtenir ces résultats. Par ailleurs le SNA reste vigilant en ne permettant aucune anticipation de mise en service opérationnelle de vols avant six heures.

Concernant le fret propre au Beluga, il rappelle qu’Airbus Transport Industrie (ATI), prévoyait, en 2017, 300 vols entre 22 heures/minuit et 120 entre minuit/6 heures. En définitive, le bilan 2017 se révèle bien inférieur. En soirée, le nombre de vols s’élève à 166 et à 50 en cœur de nuit. Cet effort particulier découle de la demande formulée par le secrétaire général de préfecture, lors de la précédente CCE.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) s’étonne que l’augmentation des mouvements d’avions soit qualifiée de légère, alors qu’elle est du double de celle annoncée lors de la dernière CCE. Les prévisions tablaient sur 99 000 mouvements, il en est comptabilisé, fin 2017, 103 000. Le pourcentage de croissance passe ainsi de 4,3 % à 8,7 %. Au vu d’une telle erreur d’appréciation à une échéance de six mois, elle émet de sérieux doutes sur la fiabilité des chiffres annoncés par l’aéroport.

M. de la MESLIÈRE (ATB) analyse les 4 200 vols supplémentaires de la manière suivante :

- Airbus prévoyait 6 173 mouvements mais l’excellence de ses résultats, en particulier avec une année record en matière de livraison, s’est traduit en 2017 par 850 vols de plus ;
- les autres activités non commerciales ont effectué 1000 mouvements supplémentaires ;
- l’aéroport avait prévu 82 000 vols commerciaux et en a comptabilisé 84 000. Ces chiffres étaient basés sur les programmes de vols des compagnies aériennes qui en cours de saison ont évolué.

Il existe toujours une incertitude des prévisions qui sont le résultat d’extrapolation d’hypothèses de croissance qu’une conjoncture plus ou moins favorable peut impacter dans un sens ou un autre. Il n’en demeure pas moins que les chiffres annoncés dans cette commission sont ceux qui servent à construire les plans d’affaires et les budgets prévisionnels à cinq ans à destination des actionnaires. Ces chiffres sont également repris dans le contrat de régulation économique 2019/2023 qui donne lieu à un débat avec les compagnies aériennes, l’État et la DSAC pour fixer les tarifs. De plus, il rappelle que, par le passé, aucune prévision à cinq ans n’a jamais été communiquée en CCE.

Le souci de partage et de transparence doit être apprécié à sa juste mesure, en tenant compte des effets liés au caractère évolutif de toute prévision.

M. COLOMBET (préfecture), pour répondre aux propos de Mme BEER-DEMANDER sur son manque de confiance sur la fiabilité des chiffres annoncés, évoque le fait que les arguments

exposés, comme les meilleurs résultats d'AIRBUS, sont difficilement prévisibles. Lorsqu'il s'agit de se projeter plus loin, l'exercice tient plus de l'extrapolation.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait part de l'inquiétude des riverains quant à la mise en service prochaine du nouveau Beluga par Airbus. Le sachant équipé de plus gros moteurs que ceux du précédent qui étaient déjà fort bruyants, ils redoutent des nuisances sonores encore plus importantes à chacun de ses passages. Un vol d'essai représente 20 ou 30 passages, un détail jamais mentionné, mais qui donne la mesure des nuisances que subissent les riverains. Les riverains ont déjà souffert cette année avec le NEO ainsi que l'A 350. Leurs inquiétudes sont d'autant plus fortes que RyanAir a annoncé l'utilisation d'Airbus A321 en lieu et place des A319 qui sont également pourvus de moteurs plus puissants.

Au regard des conséquences néfastes de l'activité toujours croissante de l'aéroport sur la santé des riverains, il interpelle les pouvoirs publics sur les responsabilités qui leur incombent à laisser cette activité croître de plus en plus.

M. COLOMBET (préfecture) souligne que l'intérêt de cette commission est de trouver, à la suite d'échanges, des compromis constructifs entre les intérêts diversifiés de chaque collègue :

- les entreprises cherchent à pérenniser leur activité, à continuer à offrir de l'emploi et à se développer ;
- les riverains subissent les nuisances générées par ces activités ;
- les élus portent l'intérêt d'un territoire qui accueille chaque année 50 000 personnes supplémentaires pour l'Occitanie et 18 000 pour le bassin toulousain. Cet accueil s'accompagne de la création de nombreux emplois.

Ce résultat ne peut être obtenu qu'à la condition que chacun évite de prendre des postures qui ne contribuent pas au débat et que chacun fasse preuve de bonne volonté pour rechercher des solutions pragmatiques. Ainsi, il pourra se dégager des actions similaires à celles mises en œuvre par ATI, qui après avoir compris les doléances légitimes des riverains a su réduire conséquemment les vols prévisionnels du Beluga en 2017.

M. FAVREL (CCNAAT) estime que l'État doit assurer une certaine équité, entre la puissance d'une société privée et les citoyens bénévoles. Il se dit très favorable à la désignation d'un garant par la commission nationale des débats publics pour garantir l'égalité des débats, mais aussi l'égalité des accès à l'information. En effet, les prévisions d'ATB ont une importance, elles

permettent de prévoir le bruit et l'urbanisme à moyen terme sur Toulouse. Les conséquences ne sont pas neutres par rapport à la population locale quand l'opérateur dépasse ses prévisions.

S'agissant des vols de 22 heures à 6 heures, considérant que la nuit couvre 8 heures conformément aux recommandations de l'OMS pour garantir une nuit de sommeil, il demande si les avions qui utilisent ce créneau horaire au détriment des riverains paient une taxe majorée de plus 50 % en comparaison de celle versée en journée comme cela avait été mentionné par M. VERNHES en 2010.

M. KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) ajoute, qu'au-delà des efforts fait sur le cœur de nuit, la tranche horaire 22 heures/minuit ou 23 heures/minuit devrait faire l'objet d'un axe d'amélioration avec éventuellement des objectifs à la clé, soit de bruit soit de nombre de mouvements.

M. GAIANI (Association du Parc du Gounon) fait valoir que la référence à l'objectif fixé en 2010 pour les vols en cœur de nuit ne masque en rien le fait que depuis 2015, année désignée comme un point bas avec 1 460 vols, les mouvements n'ont cessé d'augmenter pour atteindre le nombre de 1622 en fin 2017, soit une croissance de 10 %. De fait, si certains de ces vols sont essentiels à l'activité aéronautique d'Airbus qui bénéficie à la région, il fait observer, par contre, que les vols commerciaux plus particulièrement les low cost devraient être bannis de ce créneau horaire. Il n'oublie pas aussi la pollution atmosphérique liée aux avions.

M. de la MESLIÈRE (ATB) indique que les vols supplémentaires enregistrés en 2017 sur le cœur de nuit sont le fait des 50 mouvements d'ATI, ATB étant resté sur un nombre similaire. Les efforts fournis par les équipes de l'aéroport entre 2010 et 2017 ont abouti à une baisse de 1 060 vols. Ce résultat, fruit d'un objectif ambitieux, n'est pas à rayer d'un trait de plume. Entre 2010 et 2017, le nombre de vols de nuit est resté identique à 8 100. L'objectif a été, par conséquent, tenu. Prendre le point le plus bas comme référence ne reflète pas l'engagement pris par ATB. Les majorations de la redevance entre jour/soirée/nuit n'ont pas changé, elles sont toujours d'actualité. Elles s'appliquent à toutes les compagnies et aucune ne bénéficie d'exemption. Ces tarifs sont affichés et contrôlés par les services de la DGAC.

M. AYOUN (directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud) confirme la modulation de la taxe d'atterrissage et précise que le contrôle est aujourd'hui effectué par l'ASI. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est aussi modulée en fonction des périodes de la journée.

Mme MARTIN (Conseil Régional Occitanie) partage les points de vue sur l'intérêt de cette commission qui réunit différentes parties qu'il est nécessaire d'entendre, sur les enjeux économiques de cet aéroport mais également sur l'importance des enjeux de santé pour les riverains. Elle estime que les chiffres doivent être les plus précis pour éclairer au mieux les débats et trouve opportun de réfléchir à une diminution des vols de nuit, comme le suggérait M. Klotz.

M. FAVREL (CCNAAT), au vu des chiffres obtenus d'ATB sur le nombre de vols par tranches de bruit, constate, depuis ces deux dernières années, une explosion des vols dont la signature sonore se situe entre 75/80 dB et 80/85 dB. Par ailleurs, ces mêmes informations concernant les vols en cœur de nuit ne leur ont pas été communiquées, en dépit de leurs demandes qui sont restées lettre morte.

M. COLOMBET (préfecture) questionne sur les possibilités de diminuer l'intensité des bruits émis par les avions en cœur de nuit en faisant un meilleur usage de l'infrastructure aéroportuaire.

M. de la MESLIÈRE (ATB) rapporte que, dans le cadre de l'Observatoire cœur de nuit, notamment lors du dernier groupe de travail, une réflexion a porté sur une meilleure utilisation des pistes et des QFU dont l'incidence sur le bruit en particulier sur Toulouse est directe. Par exemple, utiliser la piste 2 (en configuration d'atterrissage face au nord) permet de survoler les habitations 200 m plus haut au bénéfice des riverains. Face à ce constat, un travail est engagé avec la SNA.

Mme SUSSET (Toulouse Métropole) s'associe aux propositions de travailler sur le survol de Toulouse la nuit.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) demande des précisions sur la programmation des lignes dont les ouvertures sont prévues en 2018.

M. de la MESLIÈRE (ATB) fait savoir que les compagnies sont fortement sensibilisées à un programme entre 6 heures et 24 heures. Le vol en provenance de La Réunion en A330 avec un atterrissage programmé dans la nuit du mercredi au jeudi, à 3 heures pour un décollage à 4 h 30, fait l'objet d'une attention particulière.

En effet, il assure qu'il agit encore à ce jour auprès de la compagnie XL Airways pour faire changer ce créneau qui a été déterminé par les slots au départ de La Réunion.

M. COLOMBET (préfecture) prend note de cette déclaration qui fera l'objet d'un suivi lors de la prochaine CCE.

M. de la MESLIÈRE (ATB) dit ne pas encore connaître les horaires du vol Fort-de-France opéré par XL Airways via un A 330. Cependant, il propose de porter cette information au compte rendu. *Le vol est programmé pour arriver à 07h10 et redécoller à 08h00.*

Pascal DELMAS (COPRAE) appuie le manque de confiance quand est annoncé + 4 % de passagers pour le mois de janvier.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) relève la contradiction entre le discours des élus comme celui des représentants de l'État qui assure les riverains de leur écoute et leur volonté clairement exprimée de développer l'aéroport. Cela souligne le peu d'intérêt qui est porté à la santé des populations impactées par ces activités.

M. KELLER (Toulouse Métropole) fait valoir que les élus ont l'ambition de trouver des solutions à ces problématiques. Les mouvements d'avions, depuis dix ans, sont restés stables ou ont même parfois baissé comme l'attestent les chiffres des vols en cœur de nuit, alors que, parallèlement, le nombre de passagers n'a cessé de croître. L'aéroport, porte d'entrée sur Toulouse et la région Occitanie et première porte à l'exportation, contribue naturellement au développement et à la dynamique de la région. L'Occitanie et la métropole toulousaine peuvent s'enorgueillir d'être les territoires les plus attractifs en terme démographique et ont depuis 2008, malgré la crise, créé un solde positif d'emplois et cela est en partie dû au succès extraordinaire du secteur aéronautique à l'international.

L'ensemble de ces avancées bénéficie aux habitants. L'aéroport est une chance pour la région et la responsabilité des élus est d'œuvrer à la richesse de leur territoire pour assurer des emplois aux populations à court, moyen et long terme.

M. COLOMBET (préfecture) retient des échanges que le sujet du cœur de nuit doit faire l'objet d'une étude sur la question de l'intensité du bruit et que des réflexions particulières sont à mener notamment sur la tranche horaire des vols 23 heures/minuit en utilisant des leviers tels que l'utilisation des infrastructures et les taxes financières.

Parallèlement, il répond positivement aux riverains qui demandent à ce que leurs documents soient joints au compte rendu.

Il insiste sur le rôle de cette commission qui doit trouver un compromis acceptable entre l'intérêt économique, l'intérêt du territoire et l'intérêt des populations. Il assure que pour obtenir des résultats, il faut éviter les suspicions et instaurer un climat de confiance réciproque.

3 Les plaintes

M. MASSOU (VAC) commente la diapositive relative aux plaintes des riverains liées aux nuisances sonores. Il indique que :

- le bilan couvre une période de 273 jours ;
- le total des plaintes s'élève à 400. Elles ont conséquemment augmenté ;
- les plaintes portent pour 49 % d'entre elles sur les vols de jour et pour 51 % sur ceux de nuit ;
- les vols en cœur de nuit génèrent 52 % des plaintes liées aux vols de nuit et les 48 autres pour cent concernent la tranche horaire 22 heures/minuit ;
- la ville d'Aussonne voit sa situation s'aggraver avec 54 % de plaintes de plus par rapport au dernier décompte de décembre ;
- il en est de même pour le lotissement Le Samadal à Deyme également avec +49 % de plaintes supplémentaires.

Dans les attendus des plaintes, il énonce qu'il est très souvent fait mention des trajectoires. C'est la raison pour laquelle les riverains souhaitent obtenir un réseau de capteurs indépendants et transparents pour permettre aux populations de venir se renseigner sur le niveau de bruit et sur les trajectoires. Techniquement, comme cela a déjà été indiqué et pris en compte, il faudrait également éviter au maximum de faire décoller les avions de la piste 1. Des études sur la vulnérabilité des riverains survolés - le Samadal à Deyme, Aussonne, les quartiers 31 100 et 31 300 - sont à conduire et à diffuser par la suite.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) déclare avec force que la teneur des plaintes fait transparaître un degré de crispation des riverains extrêmement important. Cette exacerbation des plaignants doit être prise en compte car il n'est pas envisageable qu'ils aient à revivre un été identique à celui de 2017.

Mme JULIA (ATB) rappelle qu'à ce jour 11 600 logements ont été insonorisés et que 98 % des bénéficiaires se déclarent satisfaits des travaux réalisés. Elle précise qu'ATB recense, tous canaux d'arrivées confondus, une multiplication par quatre du nombre de plaintes en 2017. La

DSAC qui assurait depuis 10 ans une continuité dans la gestion des plaintes en période de congés de Mme COLLIN ne le fera plus. Cet afflux important de plaintes a entraîné un retard conséquent dans leur traitement, mais celui-ci est en train d'être résorbé. Les plaignants ont reçu une réponse générique leur expliquant s'il y avait eu ou non déviation de trajectoire et non-respect de l'arrêté, qui sont les deux seuls cas de figure susceptibles de générer des procès-verbaux et des sanctions éventuelles. Ces réponses ne les ont d'ailleurs pas tous satisfaits.

Elle analyse la démultiplication de ces plaintes par :

- l'augmentation de 9 % des mouvements sur l'année 2017 dont notamment 15 % pour ceux du début de nuit ;
- les vols Beluga en cœur de nuit, bien que moins nombreux que prévu ;
- un été long et chaud qui amène les populations à vivre plus à l'extérieur et à subir plus les nuisances sonores ;
- l'usage accru de la piste 1 avec ses conséquences sur la commune de Toulouse ;
- les changements de mode de vie : les riverains optent pour des vacances fractionnées et sont bien plus nombreux en période estivale que par le passé, le recours plus fréquent au télétravail et au temps partiel font qu'ils sont aussi plus souvent chez eux.

Par ailleurs, une étude de l'ACNUSA, qui reste à paraître, constate une croissance significative de nouvelles populations exposées au bruit de l'ordre de 20 % entre 1999 et 2012 (à l'intérieur du PGS), qui a pu se poursuivre depuis. Cela soulève une question de fond surtout à l'heure de la révision des PEB et du PGS.

Mme Julia décrit ensuite les réponses envisagées pour remédier à cet état de fait :

- un usage différent des pistes en cœur de nuit ;
- la vérification de la véracité ou non de cette augmentation des populations pour la juxtaposer avec les comptes rendus d'un futur observatoire des autorisations d'urbanisme. Cette démarche s'avère d'autant plus importante à l'heure où il est envisagé les révisions du plan d'exposition au bruit et du plan de gêne sonore ;
- donner un accès encore plus transparent aux données trajectoires et aux données de bruit. Le système Sentinelle doit évoluer vers un système qui sera à disposition du grand public sur un site Internet.

M. FAVREL (CCNAAT) relève que de juillet à décembre, l'essentiel des plaintes n'ont pas reçu de réponse. La réponse générique apportée début janvier, faisant état des 14 vols en 2017 qui ont posés des problèmes de trajectoire, a été perçue de par son imprécision comme une marque de

désintérêt. La recrudescence des plaintes reflète l'augmentation de la gêne sonore notamment sur le cœur de nuit. Les histogrammes de bruit réalisés par les riverains sur la base des données du bulletin témoin pour la saison été font apparaître pour le quartier de La Cépière 1 300 vols entre 80 et 85 décibel en 2017, alors qu'ils n'étaient que 300 à l'été 2016. De même, les vols entre 75 et 80 décibels sont passés de 2 600 à 4 300.

Force est de constater que les niveaux de bruit augmentent et sont conséquents jusqu'en zone D. Les gros porteurs peuvent survoler la ville jusqu'à 22 heures et plus sans restriction. Il y a lieu de s'interroger sur l'acceptabilité de l'aéroport.

M. de la MESLIÈRE (ATB) précise que si l'utilisation de la piste 1 à l'atterrissage a dégradé les chiffres du Lmax à Cépière, une solution technique a été identifiée. Le SNA, conjointement avec l'aéroport, veillera à être catégorique dans son application. Par ailleurs, Airbus Transport Industrie (ATI) travaille à de meilleurs profils de vol dans l'objectif d'opérer des vols moins impactant en termes de nuisance en cœur de nuit. Les règles en matière de trajectoires sont claires, appliquées, contrôlées et sanctionnées quand elles ne sont pas suivies.

M. CHEMINADE (SNA Sud) explique que cette problématique relative à l'utilisation des pistes, remontée par les riverains, a été prise en compte par l'Observatoire cœur de nuit et qu'elle fera l'objet d'une analyse exhaustive. Une ébauche de solutions est envisagée mais celle-ci doit, préalablement avant son application, faire l'objet d'une étude globale qui consiste à mesurer les effets de bord susceptibles de se faire jour. Il indique que participeront à cette étude :

- le SNA,
- l'autorité de surveillance pour les impacts environnementaux pour analyser les impacts en termes de consommation de carburant, d'émission de polluants, et de nuisances sonores ;
- ATB pour éventuellement revoir les aspects liés à l'utilisation de la plateforme qui incombent à l'exploitant (péril animalier, protection incendie, etc.).

Les résultats de cette étude seront présentés en CCE.

M. FAVREL (CCNAAT) s'étonne qu'il soit nécessaire de procéder à une étude d'envergure pour l'utilisation de la piste 1 alors qu'il n'a pas été jugé utile d'en faire une, cet été, pour l'utiliser pleinement lors de la fermeture pour travaux de la piste 2.

M. CHEMINADE (SNA Sud) explique que l'utilisation de la piste 1 lors de la fermeture de la piste 2 a fait l'objet d'une étude. Celle-ci n'a pas été aussi approfondie que celle à venir car la

priorité, en raison des travaux sur la seconde piste, était de mettre en place les conditions de sécurité nécessaires qui permettent aux contrôleurs aériens de gérer les mouvements, arrivées et départs, avec une seule piste.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait remarquer que les populations impactées n'ont pas fait le choix d'habiter ces quartiers qui sont constitués pour beaucoup de logements sociaux. L'insonorisation des habitations n'est pas suffisante en soi. D'avril à octobre, les riverains vivent fenêtres ouvertes. L'augmentation de 20 % des populations sous la courbe de bruit est avérée. La préfecture doit rappeler aux bailleurs et aux collectivités qu'ils ne sont pas en droit de construire et qu'ils ne peuvent pas prétexter des démolitions pour le faire.

Mme SUSSET (Toulouse Métropole), en réaction à cette dernière affirmation, objecte que les personnels en charge de l'urbanisme sur Toulouse respectent le règlement défini par le PLUi-H.

M. GAIANI (association du Parc du Gounon) demande, dans ce cas, pourquoi il est prévu la construction d'un hôtel de 10 étages dans le couloir aérien en zone C du PEB. Il est même question, selon ses sources, de bâtir également des logements sociaux malgré l'interdiction.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) signale que l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, écrit dans son rapport d'activités que l'augmentation moyenne de la population au niveau national, dans les PEB, est de 10 % alors qu'à Toulouse elle est de 20 %.

M. COLOMBET (préfecture) réaffirme avec force que la loi est respectée par Toulouse Métropole, car dans le cas contraire, les affaires sont systématiquement portées devant le tribunal administratif.

M. AYOUN (DSAC Sud) assure que la loi autorise la construction d'un hôtel en zone C.

M. COLOMBET (préfecture) retient que le quadruplement des plaintes constaté en 2017 reflète une problématique même si cela est peut-être pour partie lié à une meilleure accessibilité du dispositif. Il demande, par conséquent, à ATB, à Airbus et à tous les acteurs concernés de réfléchir à des solutions qui visent à faire baisser les nuisances subies par les riverains, et à protéger l'intérêt économique pour que Toulouse continue à attirer des nouvelles populations pour le bien commun à tous.

Parallèlement, les équipes d'ATB devront être en mesure, pour la prochaine CCE, d'exposer les moyens envisagés pour analyser plus finement ces plaintes.

4 L'actionnariat

M. de la MESLIÈRE (ATB) détaille que l'actionnaire chinois, CASIL, détient 49,9 % du capital d'ATB. Entre avril 2018 et avril 2019, l'État pourra exercer sa capacité de céder ses 10,1 % restant en sa possession à CASIL et uniquement à CASIL, à un prix déjà fixé à l'avance d'environ 60 M€. La CCIT est toujours actionnaire. Les cinq membres du directoire n'ont à ce jour pas changé. Le départ prochain de M. Jean-Michel Vernhes sera confirmé à la prochaine assemblée générale et donnera lieu au recrutement d'un nouveau président du directoire. Il est également prévu la nomination d'un nouveau président du Conseil de surveillance à la fin du mandat de Madame IDRAC en mai 2018.

M. FAVREL (CCNAAT) relate que CASIL, société de droit français ayant pour actionnaire des entreprises chinoises, avait manifesté son intention de prélever une partie importante, de 40 à 50 M€, des fonds propres d'ATB que cette dernière s'était constituée au fil d'une gestion rigoureuse année après année. Il s'interroge sur la distribution de ces dividendes supérieurs aux bénéfices alors que la valeur globale de l'aéroport baisse.

M. KELLER (Toulouse Métropole) précise que la part du capital de l'État s'élève exactement à 10,01 %. Les actionnaires minoritaires qui sont la chambre de commerce et d'industrie, la région, le département et Toulouse Métropole se sont mobilisés pour demander à l'agence des participations de l'État de ne pas vendre ces 10,01 % dans le but de conserver une maîtrise publique de l'aéroport. Cette démarche a de très bons espoirs d'avoir été entendue. En ce qui concerne le prélèvement des dividendes, il explique qu'il n'a pas été prélevé plus que la capacité de résultat de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

M. de la MESLIÈRE (ATB) ajoute que seuls 15 M€ ont été versés en trois ans, en respectant le cadre légal qui régit n'importe quelle société anonyme.

5 Les données Sentinelle et le bulletin témoin

Mme JULIA (ATB) rapporte que le groupe de travail constitué des représentants de la CCE et d'ATB s'est réuni à plusieurs reprises. Il a vocation de travailler sur deux thématiques : les indicateurs, en particulier le bulletin témoin, et les demandes des riverains sur l'accès à la donnée

brute du système. Durant la dernière séance, le système Sentinelle a été présenté tel qu'il fonctionne aujourd'hui, avec les aspects techniques de son système de mesure. Les demandes des riverains, concernant les fournitures de données ont été complétées.

Parallèlement, ce fut aussi l'occasion d'ouvrir un axe de travail sur l'évolution du bulletin Sentinelle qui avait été co-construit, en son temps, en termes d'indicateurs avec les riverains, dans l'objectif de répondre aux attentes du plus grand nombre.

Concernant la demande des riverains d'accéder à la donnée brute du système, celle-ci a été refusée. Il est privilégié de changer complètement le système de surveillance au profit d'un développement sur un site internet accessible au grand public.

Le changement du système fera l'objet d'un appel d'offres dont le cahier des charges sur les attendus du système sera présenté, dans le détail, au groupe de travail pour que celui-ci fasse part de ses éventuelles remarques sur les données qui seraient accessibles de ce système.

M. de la MESLIÈRE (ATB) précise que cette consultation est inscrite dans le plan de charge pour le second semestre 2018 pour la faire aboutir en 2019. L'enjeu consiste à passer d'un système fermé, au niveau de la donnée, à un système dit « Open source ».

Par ailleurs, il explique que si la demande d'accès aux données brutes du système Sentinelle a été refusée, c'est en raison du travail que représenterait l'extraction de téraoctets de données de la base. Il ne s'agit nullement de dissimuler des informations sur le passage des avions à telle ou telle date. Il est préférable de concentrer les énergies sur le prochain système qui est souhaité le plus ouvert dans la limite des restrictions imposées par l'ANSSI, l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information.

M. FAVREL (CCNAAT) rappelle que, lors de la précédente CCE du mois de juillet 2017, le secrétaire général de la préfecture s'était exprimé favorablement à leur diffusion et s'étonne qu'il soit prétexté que le coût en serait trop important sachant qu'aucune estimation de cette prestation n'a été faite. Il s'agit de réaliser une sauvegarde de cette base de données à charge pour les riverains de réaliser les extractions.

Le changement de système permet à ATB de justifier leur refus et ne répond pas à une demande des riverains, à moins qu'il ne soit accompagné du maintien du précédent pour disposer de l'historique et ainsi rendre possible des comparaisons avec les années antérieures.

Il déplore que l'accès à l'information soit si difficile. Les riverains ont bataillé pour obtenir celle sur les vols de la tranche 22 heures/minuit, l'année dernière. Pourtant, l'accès à l'information est

fondamental dans le débat public. Les populations y ont droit pour leur permettre de défendre leurs idées, faits et chiffres à l'appui.

Mme JULIA (ATB) fait valoir que ce changement de système s'impose de par la vétusté du logiciel informatique (12 ans) sur lequel il est construit. De plus, le nouveau système permettra la communication d'informations techniques à destination aussi bien du grand public que des experts. À n'importe quelle heure, sur internet, il sera possible d'obtenir une trajectoire d'avion, et de disposer des mesures de bruit en totale transparence. ATB sera le premier aéroport français à proposer cet accès grand public à de la donnée trajectographie et bruit.

M. COLOMBET (préfecture) s'interroge sur les questions de sécurités liées à la diffusion de ces informations en totale transparence.

Mme JULIA (ATB) relate que la DGAC a été interrogée sur le sujet et qu'en termes de sécurisation, la solution passe par la mise en place d'un barrage de protection de l'accès aux données radars.

M. CHEMINADE (SNA Sud) explique que les aspects sûreté sont traités par le secrétariat général de la défense nationale. Les aspects sécurités informatiques nécessitent de pouvoir bloquer d'éventuelles attaques informatiques qui viseraient à accéder aux systèmes opérationnels des contrôleurs aériens. Une architecture a été élaborée conjointement par la DSNA et l'ANSSI, elle précise les contraintes techniques à mettre en œuvre pour la diffusion de ces informations suite à la demande d'ATB. Elles seront envoyées à l'ensemble des exploitants des aéroports par la DGAC.

M. de la MESLIÈRE (ATB) assure de sa volonté de conserver les données du système Sentinelle, tout en précisant qu'elles sont inexploitable sans un traitement complémentaire. Celui-ci est d'ailleurs actuellement confié à un prestataire externe. Quant à la possibilité de maintenir les deux systèmes simultanément pour comparer les données sur une période opérationnelle de 5 à 6 mois, il trouve cette démarche pertinente et déclare être disposé à le faire si la DGAC donne son accord financier s'agissant de la prise en compte au travers de la taxe aéroport.

M. FAVREL (CCNAAT) interpelle la préfecture sur les problématiques générées par le fait que l'entreprise source de la nuisance soit en même temps gestionnaire du système de surveillance de celle-ci et fournisseur des rapports dudit système.

M. COLOMBET (préfecture) prend note de la demande et propose de l'adresser à la direction de la sécurité de l'avion civile pour qu'elle explore le sujet, dans le cadre d'un groupe de travail si nécessaire, dans l'objectif de rendre un avis à la prochaine CCE.

6 La révision du PEB et du PGS

En préambule, **M. AYOUN (directeur de la sécurité de l'aviation civile Sud)** déclare que la révision du PEB comme celle du PGS, demandées notamment par les riverains, s'avèrent nécessaires au regard de leur ancienneté, approuvés respectivement en 2007 et 2003, et du développement du trafic de l'aéroport plus important que celui qui était observé il y a quelques années. Il convient, à l'aune des perspectives de croissance future, d'examiner l'impact sur le territoire.

Cette révision passera par la réalisation de nouvelles études à court/moyen/long terme pour le plan d'exposition au bruit. Celles-ci requièrent la collecte d'un certain nombre de données et de réflexions sur le trafic en passagers et sur les mouvements, déclinée suivant les heures de la journée et par type d'avions.

Cette mission sera confiée à un groupe de travail représentatif de la CCE constitué de trois membres issus de chaque collège : les professions aéronautiques, les associations de riverains et les représentants des élus.

Ce groupe sera présidé par un représentant du préfet et la DGAC, partie prenante, en assurera le secrétariat. Il devra être opérationnel à compter du printemps 2018. Par la suite, les premiers résultats de ce groupe de travail pourront être exposés à une CCE intermédiaire qui pourrait se tenir avant ou après l'été et le résultat définitif pourrait être disponible à la fin de l'automne prochain.

Les représentants des différents collèges devront être proposés dans un délai assez court aux services de la préfecture et à la DGAC.

M. FAVREL (CCNAAT) préconise que l'organisation des réunions de ce groupe prenne en compte le fait que les représentants des associations des riverains sont des bénévoles qui peuvent avoir une activité par ailleurs. Il faudrait donc positionner les séances de travail à des horaires adaptées à leurs contraintes.

M. COLOMBET (préfecture) se félicite de la constitution d'un groupe de travail qui mobilisera le plus grand partenariat possible. À charge aux élus, associations et entreprises de

faire connaître, pour la fin du mois de février au plus tard, les trois noms de ceux qui s'engageront à venir travailler dans ce groupe et à assister aux séances de travail. Pour répondre positivement à la requête de M. Favrel, ces réunions seront programmées autant que faire se peut dans l'inter-journée ou en fin de journée.

M. FAVREL (CCNAAT) suggère d'intégrer un garant débat public à ces travaux.

M. AYOUN (DSAC Sud) souligne que la révision des PEB et PGS ne dépend pas de la procédure de débat public. Ce groupe de travail s'inscrira dans une mission de réflexion préalable à la révision ou non de ces plans.

M. FAVREL (CCNAAT) demande à ce que le PEB prenne en compte le facteur vent tant dans les mesures sonores que dans celles de la pollution afin de bien appréhender l'ensemble des populations impactées.

M. AYOUN (DSAC Sud) explique que, pour l'élaboration du PEB comme du PGS, les équipes se fondent sur des logiciels qui modélisent le bruit en prenant en compte de façon imparfaite les caractéristiques du vent. C'est la raison pour laquelle il prévoit d'auditionner le STAC sur ces questions techniques difficiles.

M. COLOMBET (préfecture) prend note que le secrétariat et l'animation seront assurés par la DSAC Sud.

7 L'utilisation des pistes

M. CHEMINADE (SNA Sud) rapporte que les membres de l'Observatoire cœur de nuit ont décidé la réalisation d'une étude intégrant tous les services concernés par l'utilisation de la piste gauche et droite, pour déterminer quel serait le meilleur usage en terme environnemental de ces dernières.

Cette étude prendra en compte les aspects sécurité, réglementaires et bruit avec un comptage des populations impactées, un scénario atterrissage, un scénario décollage piste gauche et un autre piste droite.

Les impacts d'émission de CO₂ et les impacts économiques induits par des temps de roulage supplémentaires pour rejoindre la piste la plus éloignée de l'aérogare seront également analysés. Les avancées de ces études, conformément aux engagements pris, seront présentées en

Observatoire cœur de nuit et tous ces éléments seront appréciés pour aboutir à une décision éclairée de la part de la CCE.

Mme LAGARRIGUE (SNAM) souligne que les riverains du nord de l'agglomération de Merville étaient sensibles au décollage vers le nord et les atterrissages vers le sud.

M. CHEMINADE (SNA Sud) précise que le périmètre de l'étude porte uniquement sur l'utilisation de la piste gauche ou de la piste droite pour décoller et atterrir. Il n'est pas prévu d'analyser les trajectoires d'atterrissage que doit emprunter un aéronef arrivant du sud pour se poser face au sud ou face au nord.

M. FAVREL (CCNAAT) rapporte que cet été, il a pu constater le passage d'avions en contre QFU au-dessus de Toulouse pour un atterrissage vent dans le dos alors que cette manœuvre qui s'effectue à proximité d'une population nombreuse est normalement jugée dangereuse à des vitesses de vent supérieures à six nœuds.

M. CHEMINADE (SNA Sud) assure que la plupart des avions qui atterrissent à Toulouse-Blagnac sont certifiés pour se poser avec 10 nœuds de vent arrière. Les seuls paramètres pour ce type de manœuvre à prendre en compte sont la masse de l'avion, l'existence ou non d'un problème technique à bord et l'état de la piste liée aux conditions météo (neige, pluie, et temps sec) pour déterminer les distances de freinage.

8 L'Observatoire des permis de construire

M. COLOMBET (préfecture) annonce, qu'après sollicitations, l'Auat comme ATB ont refusé de piloter cette instance. Face à ce constat d'échec, il a demandé à la direction départementale des territoires (DDT) de relayer la prise en compte de cette problématique auprès des porteurs de SCoT, document dans lequel figure le suivi de l'urbanisation sur le périmètre du plan d'exposition au bruit. Il a également mandaté le directeur départemental des territoires pour prendre des contacts bilatéraux avec chacun des élus concernés pour échanger sur ce sujet très important. Il propose de rendre compte de l'avancée des travaux lors de la prochaine CCE.

9 La qualité de l'air et les pics de pollution

Mme JULIA (ATB) indique que :

- la contribution de la zone aéroportuaire sur le territoire est de 3 % des émissions de NOx de la zone PPA et moins de 2 % des PM10, ceci comprenant toutes les activités de la plate-forme aéroportuaire ainsi que les avions sur le cycle LTO ;
- s'agissant des émissions de l'activité aéroportuaire, l'étude de l'ATMO Occitanie menée en termes de modélisation des émissions fait ressortir que la contribution des aéronefs est majoritaire sur les émissions des principaux polluants atmosphériques et qu'au sol, les émissions des engins spéciaux, des APU et le stockage de distribution d'hydrocarbure sont des postes significatifs.
- la contribution du gestionnaire à ces 3 % est largement inférieure à la virgule.

Elle propose d'aborder ce point de façon plus détaillée lors de la prochaine CCE.

M. COLOMBET (préfecture) fait remarquer que, concernant la qualité de l'air, l'Union européenne est entrée en pré-contentieux avec la France. Un pré-contentieux qui pourrait déboucher sur de possibles conséquences financières.

Pour y remédier, le ministre de la transition écologique et solidaire a demandé à l'ensemble des préfets d'élaborer une feuille de route qui définit et planifie des actions concrètes, pour améliorer la qualité de l'air dans leur région en tenant compte de leurs spécificités.

L'ensemble des acteurs de la région se joint à l'élaboration de cette feuille de route : les collectivités territoriales, le conseil régional, Toulouse Métropole, la ville de Toulouse, le conseil départemental, les services de l'État et certaines entreprises telles qu'Airbus et ATB.

Une première réunion s'est déroulée il y a trois ou quatre semaines, une autre est programmée début mars. A l'issue de ces réunions le préfet de région transmettra, fin mars, la feuille de route au ministre.

Celle-ci sera également présentée lors de la prochaine CCE.

10 L'emploi sur la plate-forme aéroportuaire

Mme JULIA (ATB) précise que, selon une étude socio-économique menée par la région en 2016, 10 700 emplois sont générés par la plate-forme, dont 48 % sont directement liés à l'aéroport et 50 % aux dépenses visiteurs. C'est l'étude la plus récente à disposition.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) constate, après enquête sur les emplois directs, qu'ATB n'emploie au 1^{er} janvier 2018 que 301

salariés et Air France, qui représente 60 % de l'activité globale de la plate-forme, emploie 316 salariés.

Ces éléments sont certes incomplets. Il manque le nombre de salariés en poste chez les autres acteurs de l'aéroport ainsi que ceux des emplois indirects. Pour autant, elle considère que les chiffres avancés par ATB ne semblent pas réalistes. Elle demande à ce qu'ils soient étayés.

Mme LESOURD (préfecture de la Haute-Garonne) annonce 3 832 emplois directs sur la plate-forme répartis sur 148 entreprises, selon les informations obtenues auprès de la DIRECCTE.

M. de la MESLIÈRE (ATB) ajoute que l'aéroport, en plus de ces 312 salariés sur son propre périmètre, fait appel à 700 personnes en sous-traitance qui officient notamment dans les domaines de la sûreté, du nettoyage, etc.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) fait valoir que s'ils cherchent à déterminer sur quelles réalités économiques sont basés les chiffres avancés sur le nombre d'emplois généré par l'activité aéroportuaire, c'est qu'ils leur sont souvent opposés pour justifier les nuisances grandissantes qu'ils subissent.

M. COLOMBET (préfecture) les décourage de poursuivre sur cette voie. Elle ne peut que les rendre inaudibles. Les emplois générés par la plate-forme aéroportuaire sont nombreux et avérés et des précisions pourront, si besoin, être fournies.

En conclusion, **M. COLOMBET** remercie tous les membres présents pour la qualité des échanges et leur donne rendez-vous à la prochaine CEE pour faire le point sur les avancées concrètes sur l'ensemble des engagements pris au cours de la réunion.

L'ordre du jour étant épuisé, M. COLOMBET (secrétaire général de la préfecture) lève la séance à 17 h 45.

Le secrétaire général,


Jean-François COLOMBET

