

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AÉROPORT TOULOUSE BLAGNAC
du 9 janvier 2019

Compte rendu

Ce compte rendu a été approuvé lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport Toulouse-Blagnac du 15 octobre 2019 avec les modifications suivantes :

➔ le dernier paragraphe de la page 10 (2.2 *Présentation du CCNAAT*) jusqu'à l'avant-dernier paragraphe de la page 14 (*Jérôme Favrel (CCNAAT) indique que celles-ci ont augmenté et sont plus répandues sur l'agglomération*) sont remplacés par :

2.2 Présentation du CCNAAT

Jérôme FAVREL (CCNAAT) présente, à partir des documents relatifs aux prévisions et réalisations, un bilan du cœur de nuit différent de celui de l'aéroport.

Il rappelle que le cœur de nuit est une restriction de la nuit qui, selon l'OMS, est une période de huit heures, et non de six. Des vols ne cessent donc qu'à minuit, pour reprendre dès 6 heures, voire quelques minutes avant, de sorte à exploiter au maximum cette tranche horaire, dite cœur de nuit. Il trouve burlesque l'arrêté ministériel qui a imposé un plafond de gêne sonore de 13 EPNdB pour le cœur de nuit à Nantes en 2018.

Il fait savoir que l'EPNdB, qui est l'agrégation de trois mesures de bruit, introduit par l'ICAO, est fonction de la masse des appareils. Autrement dit, plus un avion est gros, plus il est lourd et donc plus il a « le droit » de faire du bruit.

Ainsi du fait de la différence de tonnage, un A330 avec une masse de 230 tonnes bénéficie, selon les courbes de l'ICAO, d'un droit de bruit de 15 décibels supplémentaires par rapport à un A320 dont la masse est de 70/80 tonnes.

Ce supplément de nuisance autorisée est réparti en trois valeurs qui correspondent au décollage (+4.5dB), au survol (+6.5dB) et à l'atterrissage (+4dB), soit à des coefficients multiplicateurs fois 2, fois 2,5 et même fois 4,5, ce qui est loin d'être négligeable.

Il s'ensuit que les restrictions en marge d'EPNdB arrangent fortement les compagnies aériennes, qui peuvent faire voler la nuit des avions de gros tonnage dès lors qu'ils sont modernes et qu'ils ont eu leur autorisation de vol depuis moins de 10 à 15 années.

L'ordonnance ministérielle n'est donc pas favorable aux riverains car il ne limite pas la taille des avions, et si les flottes n'étaient composées que d'A330, la situation serait invivable à Toulouse.

Son association a alerté Nantes sur l'erreur que l'aéroport a commise en se laissant imposer l'arrêté ministériel alors que les vols d'XL Airways, tout en étant parfaitement dans les règles, sont effectués la nuit entre 3 heures et 5 heures du matin et mesurés par les capteurs Sentinelle à plus de 80 décibels. Ces restrictions en marge d'EPNdB ne peuvent pas être efficaces s'il n'est pas imposé un niveau maximum d'EPNdB.

Pour l'été 2018, les vols commerciaux programmés par ATB, que les courbes situent à 260 mouvements en 2017 sont passés à 397 en 2018, une situation jamais connue sur Toulouse.

Il fait état d'une explosion des vols commerciaux glissants qui serait expliquée par diverses raisons, telles que grèves et conditions météorologiques. En fait, il y a une autre raison qui est que les vols programmés entre 22 et 23 heures ont augmenté de près de 20 % : il suffit d'un retard d'une demi-heure pour qu'ils se retrouvent en cœur de nuit.

Ces reports de mouvements ne sont, par ailleurs, jamais chiffrés, l'aéroport se contentant de les annoncer. Par rapport aux vols d'hiver, il relève les mêmes écarts entre les nombres de vols programmés et ceux réalisés.

Concernant enfin la nuit complète, la situation actuelle est la pire, le point d'inflexion se trouvant sur la période 2014/2015.

Sur les taxes, il souligne que les réductions consenties sont d'autant plus élevées que l'avion est gros. Ainsi, le vol de la Réunion bénéficie d'un abattement de la taxe équivalant à 75 %.

Les cartes 45/50 dB qui étaient présentées tous les ans par la DSAC, ne sont plus fournies depuis 2015, année à partir de laquelle il a été observé une remontée du bruit en cœur de nuit. Il en est ainsi de la carte pour 22 h – 6 h.

Ces cartes sont pourtant le seul élément qui rend compte clairement de l'exposition au bruit en cœur de nuit. Il s'interroge de l'effet sur les cartes de la nuit complète pour les années 2017 et 2018. Il estime que les élus devraient s'allier avec les associations pour exiger ces cartes.

Les courbes des cartes pour 2017 et 2018 montrent que les zones de bruit, en cœur de nuit, s'étendent de façon considérable, contredisant par-là les affirmations d'ATB selon lesquelles ses engagements ont été honorés et que les déclarations des riverains seraient exagérées.

L'Observatoire cœur de nuit de 2018 a mis en avant le recours au contre QFU. Il juge cette méthode inefficace pour la réduction du bruit. De plus le contre QFU est de moins en moins utilisé pour différentes raisons.

De plus, cette procédure peut être refusée par les pilotes qui, ainsi que l'expliquait la DSNA, ont le droit de se conformer ou non au contre QFU.

Ainsi, certains n'acceptent pas de faire le détour par le Nord alors qu'ils se dirigent vers le Sud. Les associations ont attiré l'attention sur l'inefficacité de cet outil dès lors qu'il n'est pas soumis à des règles contraignantes et vérifiables.

À l'appui d'une carte qu'il a réalisée à partir des données « Sentinelle », il montre comment, jusqu'en 2017, le bruit s'est intensifié sur La Cépière, d'après les LAmaz relevés par le capteur qui enregistre tous les vols.

Le capteur de Billière, bien que n'enregistrant pas tous les mouvements d'avions et étant hors du PGS et en zone D du PEB, a enregistré également une augmentation du bruit, de jour comme de nuit.

Il demande, au nom du CCNAAT, les informations post 2017 sur le sujet.

Il n'admet pas que la question de l'emploi soit invoquée pour ne pas fermer l'aéroport la nuit et que, pour témoigner des résultats concrets des mesures prises pour réduire le bruit, on se contente d'arguer que sans celles-ci, la situation aurait été pire.

Il souhaite que soient évaluées les pertes induites par l'interdiction de construire dans le PEB, non seulement en termes d'emplois, mais également en rapport avec les deux ou trois milliards d'investissements consacrés aux infrastructures de transport pour permettre aux toulousains travaillant à proximité de l'aéroport de s'y rendre parce qu'une bonne partie de la région Ouest de Toulouse ne peut pas être densifiée.

Jean-François COLOMBET (préfecture) relève, par rapport à l'arrêté ministériel de 2011 concernant la restriction du bruit que, contrairement à ce qui a été avancé, les mesures associées ont été suivies d'effet. Il en veut pour exemple la plate-forme de Lyon où l'application de cet arrêté aurait permis de verbaliser 8 % des vols de nuit.

Jérôme FAVREL (CCNAAT), fait valoir que les avions à moins de 13 EPNdB sont inexistant sur la plate-forme d'Orly. Les règles de l'OACI pour les nouveaux modèles d'avions prévoient un seuil de bruit en cœur de nuit de 17 EPNdB à partir de janvier 2018. Il juge que la situation, si elle continue ainsi à être ignorée par les pouvoirs publics, risque, à terme, de provoquer une réaction des

riverains qu'il ne sera pas facile de contenir.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) trouve les actions menées insuffisantes. Considérant l'évidence reconnue par tous d'une aggravation des nuisances sonores, elle appelle à une prise de décision plus vaste et plus drastique : la fermeture de l'aéroport la nuit.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) ajoute que si l'objectif de l'arrêté était la réduction du bruit, celui-ci est inefficace puisque les nuisances ont augmenté en dépit des déclarations faites en 2010 selon lesquelles la gêne sonore, en cœur de nuit, serait réduite au maximum.

Il considère par conséquent que si cet arrêté a empêché le pire, il n'a pas apporté d'améliorations, c'est pourquoi il conclut à son inefficacité.

Jean-François COLOMBET (préfecture) affirme ne pas voir là de rapport avec l'arrêté ministériel. Il maintient que l'arrêté ministériel de 2011 a permis d'éviter que les avions les plus bruyants soient positionnés sur la plate-forme de Toulouse-Blagnac en cœur de nuit.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) affirme que plus les avions sont gros, plus ils sont autorisés à voler de nuit.

Jean-François COLOMBET (préfecture) réaffirme que 8 % des vols sur Lyon ne seraient pas verbalisés, si l'arrêté ne s'appliquait pas.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rejette cette comparaison avec l'aéroport de Lyon, qui, lui, se trouve à 40 km du centre urbain.

Jean-François COLOMBET (préfecture) précise que son but est de confirmer les effets de l'arrêté de 2011, avec des chiffres à l'appui, qui sont incontestables.

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) signale que les informations qu'elle a obtenues auprès de la DGAC ne font état d'aucune verbalisation sur l'aéroport de Toulouse.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) indique que l'état des verbalisations sur le bruit est consultable sur le site de l'ACNUSA, qui met en ligne, après chaque session plénière les amendes qui sont prononcées dont celles concernant les vols toulousains. Si en 2018, il n'a été traité aucun dossier, cela ne signifie pas une absence de verbalisations. En effet, la procédure prend un certain temps, sachant que les dossiers qui ont fait l'objet d'un PV, et qui sont déclarés à chaque observatoire, doivent être instruits par l'ACNUSA, avant prise de décision par cette instance. Des amendes ont été dressées pour l'année 2016/2017 dont certaines sont très élevées. Ainsi, en 2016, une compagnie s'est vu infliger une pénalité de 36 000 € pour un seul de ses vols.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) indique que, dans le cadre du mandat de l'Observatoire cœur de nuit, l'arrêté préfectoral doit garantir la réduction du bruit grâce notamment aux nouvelles restrictions se rapportant aux performances acoustiques des avions fréquentant l'aéroport la nuit.

Cet objectif n'a pas été atteint même en cœur de nuit. Il considère que l'arrêté n'a pas été efficace et n'a servi qu'à faire admettre l'ouverture de l'aéroport la nuit.

S'il ne nie pas que des moyens ont été engagés par les responsables, il constate qu'il s'agit d'un engagement de moyens et non de résultats. Sept ans après la décision de réduire les nuisances, celles-ci ont augmenté et sont plus répandues sur l'agglomération.

➔ La phrase au 5^{ème} paragraphe de la page 24 « *Cette nouvelle procédure est validée par la CCE* » est remplacée par :

Le principe d'une évaluation de cette nouvelle procédure est validé par la CCE.

➔ La phrase au 3^{ème} paragraphe de la page 25 « *Cette nouvelle procédure est validée par la CCE* » est remplacée par :

Le principe d'une évaluation de cette nouvelle procédure est validé par la CCE.

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général,


Denis OLAGNON

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

du 9 janvier 2019

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

Pour les Collectivités locales :

Julien KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) — Patrick PIGNARD (conseil départemental de la Haute-Garonne) — Myriam MARTIN (conseil régional Occitanie) — Bernard KELLER (Toulouse Métropole) — Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) — Joséphine LABAYEN-REMAZEILLES (Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent - Daux et Merville)

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) — Claudine VASSEUR (association Parc de Gounon) — Isabelle GAMBART (SNAM) — Didier BARGIACCHI (ADQL) - Patrice CARIVEN (ADEA) - Guy SERRES (ADEA) - Christian CASSAGNE (ASIS) — Isabelle CAMPOY (ASIS) - Jérôme FAVREL (CCNAAT) — Yvette DAUBEZE (AHCR) — Georgette SAUVAIRE (VAC Cornebarrieu)

Pour les Professions aéronautiques :

Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT) — Jean-Paul BERNES (CFE-CGC) — Sébastien GAILLOT (Airbus) — Caroline GIL (Airlines Opérations Committee) — Cécile GATTIER (Air France) — Philippe CREBASSA — Alain de la MESLIÈRE

Pour les Administrations :

Nicolas DUBOIS (DSAC Sud) — Ghislaine BELIS (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Occitanie) — Jocelyn VIÉ (direction départementale des territoires de la Haute-Garonne)

Assistaient également à la réunion :

Anne JULIA — Corinne COLLIN — Patrick DISSET (DSAC Sud) — Arnaud DENAES (DSAC Sud) — Léon DAL MASO (DSAC Sud) — Isabelle ROMBY (DSAC Sud) — Philippe GROSSI (SNA Sud) — Anabel LESOURD (préfecture de la Haute-Garonne) — Valérie BAUTHIAN (préfecture de la Haute-Garonne) — Gilles MARREQUESTE (DREAL Occitanie) — Dominique TILAK (ATMO) — Pierre-Yves ROBIC (ATMO) — M. Laurent PEREZ (Toulouse Métropole, direction environnement) — Josselin ROBET (Toulouse Métropole, direction environnement)

Étaient excusés :

Françoise NOIRET (syndicat CFDT) — Jean-Jacques BOLZAN (Toulouse Métropole) — Pascal BOUREAU (conseil départemental de la Haute-Garonne)

SOMMAIRE

1	Approbation du compte rendu de la réunion CCE du 9 février 2018.....	4
2	Mesures de réduction du bruit en coeur de nuit.....	4
2.1	Bilan d'ATB (2011 – 2018).....	4
2.2	Présentation du CCNAAT.....	10
3	Pistes et trajectoires (SNA Sud)	21
3.1	Sur la partie coeur de nuit.....	21
3.2	Sur les trajectoires départs	22
3.3	Sur la modification de la trajectoire FISTO 14.....	24
4	Qualité de l'air et feuille de route.....	25
4.1	Sur la qualité de l'air (ATMO).....	25
4.2	L'article 45 (ATB).....	29
4.3	Feuille de route sur la qualité de l'air (DREAL).....	32
5	Point d'avancement sur le groupe de travail PEB et PGS.....	33
6	Point d'avancement sur les sujets évoqués à la précédente CCE.....	34
6.1	L'observatoire des permis de construire.....	34
6.2	Données Sentinelle.....	35
7	Questions diverses.....	36

En préambule, **Jean-François COLOMBET (secrétaire général de la préfecture)** s'excuse auprès de l'assistance de la gêne qui pourrait être occasionnée par un souci de sonorisation de la salle.

Il rappelle que la réunion de la commission consultative de l'environnement (CEE) devait se tenir le 28 novembre 2018, mais qu'elle a été ajournée pour défaut de quorum. Cette réunion se tient donc ce jour, sans condition de quorum pour que la CCE délibère valablement et sur le même ordre du jour.

Il ouvre la séance en remerciant les participants de leur présence et en souhaitant la bienvenue à Monsieur CREBASSA, président du directoire de la société Aéroport de Toulouse Blagnac (ATB) d'une part, et à Monsieur DUBOIS, le nouveau directeur de la DSAC Sud.

1 Approbation du compte rendu de la réunion du 9 février 2018

En l'absence de remarque, le compte rendu est déclaré approuvé à l'unanimité.

2 Mesures de réduction du bruit en coeur de nuit

2.1 Bilan d'ATB (2011-2018)

Alain de la MESLIÈRE (ATB) présente le bilan de près de sept années de mandat de l'Observatoire, dont l'objectif, fixé à l'origine par le préfet, était de mesurer l'activité de coeur de nuit, et d'objectiver le résultat des leviers d'actions mis en œuvre :

- la réduction du bruit en rapport avec l'évolution du trafic aérien ;
- le suivi des mesures opérationnelles liées à la circulation aérienne, qui avaient été envisagées à l'époque, ainsi que le suivi de leur mise en place ;
- les mesures financières associées, dont notamment la majoration de la TNSA ;
- la poursuite du dispositif d'insonorisation visant à protéger les riverains.

Il énumère ensuite les actions réalisées, dont la restriction d'exploitation : deux trains de mesures ont été mis en place en 2011, puis en 2013, qui ont progressivement limité l'utilisation de la plate-forme par les avions les plus bruyants la nuit.

C'est ainsi que les limitations actuelles sont d'une marge cumulée de 13 EPNdB en coeur de nuit et de 10 EPNdB entre 22 heures et minuit.

Il rappelle qu'à l'époque lors de la mise en œuvre de cet arrêté, de telles performances ne concernaient que les avions de meilleure catégorie, citant en exemple l'A320 d'Airbus.

D'après le bilan 2017 pour la flotte fréquentant la plateforme, 99,6 % des appareils ont une marge cumulée supérieure à 13 EPNdB, tous créneaux horaires confondus. Ceci témoigne de la modernité des flottes des compagnies aériennes opérant sur la plate-forme de Toulouse, dont la moyenne d'âge des aéronefs utilisés est de sept années.

Concernant les mesures opérationnelles, il cite les trois axes mis en œuvre qui portaient :

- sur les procédures mises en œuvre au départ vers le Nord,
- sur les descentes continues, qu'elles proviennent du Nord ou du Sud, qui permettent de limiter les niveaux de bruit en amont de la capture de l'ILS ;
- sur l'utilisation préférentielle des QFU, qui priorise lorsque la météo et l'état de la piste le permettent, le décollage vers le Nord et l'atterrissage face au sud en cœur de nuit.

Cette priorisation de la direction Nord en trafic de cœur de nuit, que ce soit pour les atterrissages ou les décollages d'appareils, est motivée, par rapport au survol de la ville de Toulouse, par la faiblesse du niveau d'urbanisation de cette région comparativement au Sud de l'aéroport.

S'agissant de la politique d'insonorisation, qui s'est normalement poursuivie, il rapporte qu'à fin 2010, environ 8 000 logements étaient insonorisés. À fin 2018, le nombre est passé à plus de 12 000 logements sachant que statistiquement un logement correspond à une famille.

En matière d'investissement, il indique que l'enveloppe allouée à l'insonorisation atteint 75 M€ pour la totalité de logements insonorisés, ce qui traduit l'importance accordée à cette démarche. En témoigne le niveau de satisfaction, qu'il soit individuel ou collectif, que révèlent les enquêtes menées sur le sujet auprès des personnes bénéficiaires, qui reconnaissent la qualité de l'insonorisation obtenue après travaux.

Un autre engagement de fin 2011 a été de mettre en place l'Observatoire cœur de nuit, expressément dédié à l'activité de cœur de nuit, afin d'assurer le suivi et la mise en œuvre des mesures relatives à la maîtrise et à la réduction progressive de la gêne sonore. Deux réunions de cet observatoire ont lieu chaque année.

Un certain nombre d'indicateurs, définis par les membres de cet observatoire, permettent d'analyser l'activité de chaque saison et d'en débattre de façon objective. Le dernier observatoire a été mené au mois de décembre 2018 et portait sur le trafic de l'été de cette même année. Celui relatif à l'hiver 2018/19 se tiendra aux alentours du mois d'avril 2019.

Un autre engagement d'ATB, hors Observatoire, et datant de fin 2010, était de ne pas dépasser le nombre de vols cœur de nuit enregistré à l'époque et qui était de 2 645, grâce à une meilleure maîtrise des programmes des compagnies aériennes dont certaines sont représentées à la CCE.

Ainsi, le nombre de mouvements a baissé de 45 % avant de remonter toutefois de 100 vols en 2016 pour atteindre 1 622 vols en 2017, avec une prévision 2018 avoisinant 1 880 mouvements, soit le niveau de 2013.

L'objectif d'ATB, en réflexion depuis six mois, et qui est partagé par le Conseil de surveillance, préfigure, pour l'été 2019, des résultats très positifs. Des événements exceptionnels ont perturbé le trafic, l'été précédent, avec deux mois de grève des contrôleurs aériens du centre en-route d'Aix qui ont retardé beaucoup de vols et occasionné d'importants contretemps. Beaucoup de mouvements d'avions ont donc débordé sur le cœur de nuit.

Un renforcement des mesures avec les compagnies aériennes, concernant les programmes, est envisagé en vue de limiter l'activité en cœur de nuit et maintenir le niveau de 2018, quelles que soient les difficultés.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) remercie pour cette présentation mais estime qu'elle est incomplète, rappelant que l'Observatoire cœur de nuit était bien destiné à maîtriser et réduire progressivement les nuisances sonores imputables aux vols de nuit, mais que le sujet n'a été qu'effleuré. Elle déclare que le problème de la réduction de la gêne sonore vient d'être évoqué pour la première fois par ATB. Elle fait observer que si les mesures prises ont permis d'éviter le pire, les conditions sanitaires des populations se sont quand même dégradées.

Anne JULIA (ATB) propose de finir le bilan avec le volet concernant les taxes et redevances.

La redevance d'atterrissage est modulée en tenant compte de divers facteurs : masse maximale au décollage et groupe acoustique de l'avion, période d'activité : jour ou nuit, conformément à la réglementation en vigueur.

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), qui alimente le fonds permettant d'insonoriser les logements des riverains, est perçue auprès des compagnies aériennes par la DGAC et est reversée aux aéroports. Cette redevance est aussi modulée en fonction de la qualité acoustique des avions et de la période de la journée : la journée (6 heures à 18 heures), la soirée (18 heures à 22 heures) et la nuit (22 heures à 6 heures). Un taux est appliqué à chaque aéroport. Il peut être remis en question par la réglementation et ainsi varier.

Par ailleurs, les incitations financières pour l'ouverture de nouvelles destinations qui jouent sur une réduction de la taxe d'atterrissage, ne sont pas modulées en fonction de la période de la journée.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) remet en cause les coefficients des classes acoustiques. Il indique que les groupes de 1 à 3 n'existent quasiment plus aujourd'hui et qu'en fait, le ratio de modulation est de l'ordre de 1 à 6.

Anne JULIA (ATB) précise que ce point est régi par la réglementation.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) regrette que les taxes et redevances soient gelées depuis quelques années, alors que les riverains doivent payer pour leurs travaux d'insonorisation, étant donné que la prise en charge n'est que de 80 %. Il estime que les riverains doivent faire l'objet de plus d'égards de la part de l'État et des aéroports.

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) demande des précisions sur le plafonnement national de la TNSA en place depuis peu.

Anne JULIA (ATB) fait savoir que chaque aéroport reçoit des sommes collectées par l'État liées à son activité propre et correspondant aux règles expliquées précédemment. L'État a fixé effectivement un plafond aux sommes collectées au niveau national. Au-delà de ce plafond, l'argent est versé au budget général de l'État et n'est plus affecté à la TNSA.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) ajoute que le plafond a bien été atteint l'année précédente, mais que, de manière exceptionnelle et conformément à la loi de finances, une autorisation à conserver les fonds au niveau des aéroports a été accordée. Cet aspect est en fait régulièrement renégocié. Il ne peut préjuger de ce qui sera appliqué pour 2019.

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) formule le souhait que les collectivités locales soient informées de façon précise par les instances habilitées de ce qu'il adviendra des sommes en 2019. S'agissant toujours de la TNSA, elle constate que l'aéroport de Toulouse Blagnac est classé en groupe 2, avec un taux de TNSA de 19 €. Elle demande s'il est envisageable d'essayer de faire progresser ce taux, de manière à le rapprocher de celui du Bourget qui est au moins à 33 €.

Par rapport à l'Observatoire cœur de nuit, elle a deux vœux :

- le premier, sachant pertinemment qu'il est utopique d'imaginer une fermeture de l'aéroport, comme à Orly, serait que l'observatoire soit mis en place pour une période étendue de 22 heures à six heures, cette possibilité a déjà été évoquée par le passé, et qu'il soit envisagé aussi une mesure concrète sur la période de 22 heures à minuit.

- le second, qui va dans le sens des mesures prises par le conseil de surveillance, en invitant les compagnies aériennes à prendre des dispositions effectives pour l'été 2019 quant au respect des heures programmées d'atterrissage quels que soient les événements imprévus susceptibles de venir contrarier les horaires établis.

Cela devrait permettre aux riverains de passer l'été 2019 dans de meilleures conditions sachant que durant cette période les fenêtres restent ouvertes et que les gens fréquentent davantage les jardins. Elle souhaite qu'en réponse à ses vœux, des consignes puissent au moins être passées.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) précise, concernant la TNSA, que les taux sont fixés pour tous les aéroports, de manière justement à ne pas dépasser, chaque année, le plafonnement national. Les critères qui ont été retenus sont le délai d'attente entre la validation en CCAR ou du moins un accord sur une aide à l'insonorisation et le moment où la personne bénéficiaire de l'accord est autorisée à commencer les travaux.

Les délais étaient très courts à Toulouse avant que les aéroports parisiens, affichant des temps d'attente de cinq années, soient priorisés en matière d'insonorisation. Depuis, Toulouse est touché par des délais d'attente qui se sont rallongés et qui sont actuellement d'environ six mois pour les particuliers.

Pour améliorer la situation, il faudrait que la TNSA de l'aéroport de Toulouse, aujourd'hui de 19 €, soit portée au maximum du groupe 2, c'est-à-dire à 20€. Sinon, pour obtenir un taux supérieur qui permettrait de couvrir 100 % des besoins et de ne plus avoir de délais, il faut demander une modification de la loi de finances pour changer de groupe d'appartenance.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) relève que le taux de la TNSA est lié au niveau de gêne sonore et que plus la taxe est élevée, plus les avions sont bruyants, et plus Toulouse est affecté par la nuisance. Il regrette ensuite que l'insonorisation des collèges soit confiée au conseil départemental, ce qui n'est pas une solution efficace alors que, par exemple, le collège Maurice Bécane, situé en zone C, non loin de son habitation, subit une nuisance sonore très importante au vu des cartes de la DSAC rapportées à la journée. De même, il ne comprend pas que la TNSA soit plafonnée alors que la taille des avions fréquentant Toulouse augmente, entraînant du coup une hausse du niveau de gêne.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) affirme qu'au vu du nombre d'établissements publics et des logements en attente d'insonorisation, la situation ne sera pas assainie avant 25 ans, et que si la priorité est donnée aux édifices publics, plus aucun riverain ne pourra bénéficier de l'aide.

Concernant les montants alloués au niveau national, il trouve anormal que ceux-ci soient hiérarchisés en fonction des délais d'attente et estime que le nombre important de riverains impactés par l'aéroport de Toulouse devrait être pris en compte.

Revenant ensuite sur les vols de nuit, il soutient la demande de la commune de Toulouse de refuser d'accorder des dérogations aux compagnies aériennes. Il cite le cas de la flotte de Volotea qui arrive toujours après minuit. Il se désole de ne pas savoir si les vols concernés sont réguliers ou s'ils sont autorisés par dérogation.

Il juge non fondés tous les autres prétextes invoqués pour justifier les mouvements qui commencent à déborder régulièrement sur le cœur de nuit, et pour Volotea, deux, voire trois fois par jour. Il en déduit que l'aéroport, sans être complice de cette situation, fait montre d'un manque d'autorité.

Alain de la MESLIÈRE (ATB) rappelle, toujours à propos de la TNSA, les performances exceptionnelles réalisées dans le traitement des dossiers individuels à une époque où les demandes étaient satisfaites à 100 % et où des campagnes étaient menées pour inciter les riverains à profiter de l'opération d'insonorisation.

La baisse du flux des dossiers s'explique par un ralentissement logique de la demande après que 60 à 70 % des personnes éligibles à l'insonorisation ont été satisfaites et par le peu d'intérêt que portent les propriétaires, qui louent leurs biens, à cette opération.

Au niveau des établissements, il souligne l'action du conseil départemental qui a décidé d'affecter les dividendes exceptionnels de 750 000 €, versés par l'aéroport, pour insonoriser un collège. C'est une décision tout à fait positive prise par les membres de la CCAR, organe qui définit la répartition des moyens financiers pour l'insonorisation des logements des particuliers et des établissements publics.

Il y a par conséquent un plan de marche, qui a été respecté, ajoutant que l'insonorisation d'établissements publics nécessite des moyens autrement plus conséquents qu'un logement individuel.

Il fait savoir que l'enveloppe annuelle de la TNSA pour l'aéroport est de l'ordre de 3 M€, et il ne pense pas que le relèvement de ce montant soit une priorité absolue. Il rappelle que c'est l'État qui pilote la catégorisation de l'aéroport qui fût au même niveau qu'Orly, soit à une TNSA de 30 €, avant de passer à son niveau actuel de 19 €.

Un débat a eu lieu avec la DGAC, en 2017, qui a décidé de monter la TNSA de 18 € à 19 €, sur Toulouse.

L'arbitrage de l'affectation du budget relève du choix de la CCAR et les besoins des établissements sanitaires et sociaux sont importants.

Patrick DISSET (DSAC Sud) fait valoir que les services de l'État essaient de remonter ces éléments relatifs à l'augmentation de la TNSA au niveau du Ministère, rappelant que celle-ci a déjà connu une récente évolution en passant de 18 à 19 € pour l'adapter aux nouveaux délais de traitement des dossiers. Il ne doute pas de la volonté de l'État et des services du ministère d'avoir une vision globale. La position de la DSAC Sud est d'essayer de parvenir à une augmentation du montant des subventions. Il indique que les négociations ont lieu au moment de l'élaboration de la loi de finances.

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) espère que dans les débats à venir, il sera tenu compte de la poussée démographique de Toulouse.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) indique que le critère considéré n'est pas le nombre d'habitants, mais celui de logements éligibles, qui sont uniquement ceux ayant été construits antérieurement à un PEB.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) objecte que cette évolution démographique a pourtant lieu y compris dans le PEB.

2.2 Présentation du CCNAAT

Jérôme FAVREL (CCNAAT) présente, à partir des documents relatifs aux prévisions et réalisations, un bilan du cœur de nuit différent de celui de l'aéroport dont l'essentiel de l'argumentaire est une juxtaposition des nombres de vols actuels comparés à ceux de 2010.

Il rappelle que le cœur de nuit est une restriction de la nuit qui, selon l'OMS, est une période de huit heures, et non de six. Des vols ne cessent donc qu'à minuit, pour reprendre dès 6 heures, voire quelques minutes avant, de sorte à exploiter au maximum cette tranche horaire, dite cœur de nuit. Il trouve burlesque l'arrêté ministériel qui a imposé un plafond de gêne sonore de 13 EPNdB pour le cœur de nuit, identique à ce qui a été proposé à Nantes en 2018.

Il considère que les mesures prises ont été suivies d'effets en matière de réduction de la nuisance sonore grâce à l'instauration d'une surtaxe des vols en cœur de nuit.

Il fait savoir que l'EPNdB, qui est l'agrégation de trois mesures de bruit, introduit par l'ICAO, est fonction de la masse des appareils. Autrement dit, plus un avion est gros, plus son bruit augmente.

Ainsi du fait de la différence de tonnage, un A330 avec une masse de 230 tonnes bénéficie, selon les courbes de l'ICAO, d'un droit de bruit de 15 décibels supplémentaires par rapport à un A320 dont la masse est de 70/80 tonnes.

Ce supplément de nuisance autorisée est réparti en trois valeurs, qui correspondent au décollage, au survol et à l'atterrissage, soit respectivement 4,5, 4 et 6,5 dB et, par conséquent, des coefficients fois 2, fois 2,5 et même fois 4,5, qu'il juge non négligeables.

Il s'ensuit que les restrictions en marge d'EPNdB arrangent fortement les compagnies aériennes, qui peuvent faire voler la nuit des avions de gros tonnage dès lors qu'ils sont modernes et qu'ils ont eu leur autorisation de vol depuis 10 ou 15 années.

L'arrêté ministériel n'est donc pas favorable aux riverains et, si les flottes n'étaient composées que d'A330, la vie serait invivable à Toulouse.

Son association a alerté Nantes sur l'erreur que l'aéroport a commise en se laissant imposer l'arrêté ministériel alors que les vols d'XL Airways, tout en étant parfaitement dans les règles, sont effectués la nuit entre 3 heures et 5 heures du matin et mesurés par Sentinelle à plus de 80 décibels. Ces restrictions en marge d'EPNdB ne peuvent pas être efficaces s'il n'est pas imposé un niveau maximum d'EPNdB.

Les efforts supposés d'ATB sur le fret par exemple ont permis de maintenir l'ouverture de nuit de l'aéroport, sous prétexte que ces vols étaient indispensables la nuit.

Pour 2018, les vols commerciaux programmés par ATB, que les courbes situent à 260 mouvements, sont en fait au nombre de 397, une situation jamais connue sur Toulouse.

Il fait état, par ailleurs, d'un nombre de Beluga, à un moment, plus important que la prévision d'ATB, et d'une explosion des vols commerciaux glissants qui serait expliquée par diverses raisons, telles que grèves et conditions météorologiques. En fait, il y a une autre raison pour les vols programmés entre 22 et 23 heures, qui ont augmenté de 20 % : il suffit d'un retard d'une demi-heure pour qu'ils se retrouvent en cœur de nuit.

Ces reports de mouvements ne sont, par ailleurs, jamais chiffrés, l'aéroport se contentant de les annoncer. Par rapport aux vols d'hiver, il relève les mêmes écarts entre les nombres de vols programmés et ceux réalisés.

Concernant enfin la nuit complète, la situation actuelle est la pire depuis le point d'inflexion de la période 2014/2015.

Sur les taxes, il souligne que les réductions consenties sont d'autant plus élevées que l'avion est gros. Ainsi, le vol de la Réunion bénéficie d'un abattement de la taxe équivalant à 75 %.

Les cartes 45/50 dB qui étaient présentées tous les ans par la DSAC, ne sont plus fournies depuis 2015, année à partir de laquelle il a été observé une multiplication des zones soumises aux bruits en cœur de nuit. Il en est ainsi de la carte pour 22 h – 6 h, qui n'est même plus d'actualité depuis cette date.

Ces cartes sont pourtant le seul élément qui rend compte clairement de l'exposition au bruit en cœur de nuit. Il s'interroge de l'effet sur la nuit complète pour les années 2017 et 2018. Il estime que les élus devraient s'allier avec les associations pour exiger ces cartes.

Les courbes des cartes pour 2017 et 2018 montrent que les zones de bruit, en cœur de nuit, s'étendent de façon considérable, contredisant par-là les affirmations d'ATB selon lesquelles ses engagements ont été honorés et que les déclarations des riverains seraient exagérées. Reconnaisant qu'une réduction du bruit a été réellement enregistrée au Nord de l'aéroport, il signale que son analyse du phénomène ne concerne que la région Sud, qui est la partie la plus urbanisée.

L'Observatoire cœur de nuit de 2018 a mis en avant le recours au contre QFU. Il juge cette méthode inefficace pour la réduction du bruit. De plus le contre QFU est de moins en moins utilisé pour différentes raisons.

Cette procédure est refusée par les pilotes qui, ainsi que l'expliquait la DSNA, ont le droit de se conformer ou non au contre QFU.

Ainsi, certains n'acceptent pas de faire le détour par le Nord alors qu'ils se dirigent vers le Sud et préfèrent prendre la piste en service. Les associations ont attiré l'attention sur l'inefficacité de cet outil dès lors qu'il n'est pas soumis à des règles contraignantes vérifiables.

À l'appui d'une carte qu'il a lui-même réalisée, il montre comment, jusqu'en 2017, le bruit s'est intensifié sur La Cépière, d'après les LAmx relevés par le capteur qui enregistre tous les vols.

Celui de Billière, bien que n'enregistrant pas tous les mouvements d'avions et étant hors du PGS et en zone D du PEB, a enregistré également une augmentation du bruit, de jour comme de nuit.

Il demande, au nom du CCNAAT, les informations post 2017 sur le sujet, de manière à savoir si les mesures prises en 2011 sont suivies d'effet.

Il n'admet pas que la question de l'emploi soit invoquée pour ne pas fermer l'aéroport la nuit et que, pour témoigner des résultats concrets des mesures prises pour réduire le bruit, on se contente d'arguer que sans celles-ci, la situation aurait été pire.

Il souhaite que soient évaluées les pertes induites par l'interdiction de construire dans le PEB, non seulement en termes d'emplois, mais également en rapport avec les deux ou trois milliards d'investissements consacrés aux infrastructures de transport pour permettre aux toulousains travaillant à l'aéroport de s'y rendre parce qu'une bonne partie de la région Ouest ne peut pas être densifiée.

Jean-François COLOMBET (préfecture) relève, par rapport à l'arrêté ministériel de 2011 concernant la restriction du bruit que, contrairement à ce qui a été avancé, les mesures associées ont été suivies d'effet. Il en veut pour exemple la plate-forme de Lyon où l'application de cet arrêté aurait permis de verbaliser 8 % des vols de nuit.

Jérôme FAVREL (CCNAAT), fait valoir que les avions à moins de 13 EPNdB sont inexistant sur la plate-forme d'Orly. Les règles de l'OACI pour les nouveaux modèles d'avions prévoient un seuil de bruit en cœur de nuit de 17 EPNdB. Il juge que la situation, si elle continue ainsi à être ignorée par les pouvoirs publics, risque, à terme, de provoquer une réaction des riverains qu'il ne sera pas facile de contenir.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) trouve les actions menées insuffisantes. Considérant l'évidence reconnue par tous d'une aggravation des nuisances sonores, elle appelle à une prise de décision plus vaste et plus drastique : la fermeture de l'aéroport la nuit.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) ajoute que si l'objectif de l'arrêté était la réduction du bruit, celui-ci est inefficace puisque les nuisances ont augmenté en dépit des déclarations faites en 2010 selon lesquelles la gêne sonore, en cœur de nuit, serait réduite au maximum.

Il considère par conséquent que si cet arrêté a empêché le pire, il n'a pas apporté d'améliorations, c'est pourquoi il conclut à son inefficacité.

Jean-François COLOMBET (préfecture) affirme ne pas voir là de rapport avec l'arrêté ministériel. Il maintient que l'arrêté ministériel de 2011 a permis d'éviter que les avions les plus bruyants soient positionnés sur la plate-forme de Toulouse-Blagnac en cœur de nuit.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) affirme que plus les avions sont gros, plus ils sont autorisés à voler de nuit.

Jean-François COLOMBET (préfecture) réaffirme que 8 % des vols sur Lyon ne seraient pas verbalisés, si l'arrêté ne s'appliquait pas.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rejette cette comparaison avec l'aéroport de Lyon, qui, lui, se trouve à 40 km du centre urbain.

Jean-François COLOMBET (préfecture) précise que son but est de confirmer les effets de l'arrêté de 2011, avec des chiffres à l'appui, qui sont incontestables.

Hélène COSTES-DANDURAND (Toulouse Métropole) signale que les informations qu'elle a obtenues auprès de la DGAC ne font état d'aucune verbalisation sur l'aéroport de Toulouse.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) indique que l'état des verbalisations sur le bruit est consultable sur le site de l'ACNUSA, qui met en ligne, après chaque session plénière les amendes qui sont prononcées dont celles concernant les vols toulousains. Si en 2018, il n'a été traité aucun dossier, cela ne signifie pas une absence de verbalisations. En effet, la procédure prend un certain temps, sachant que les dossiers qui ont fait l'objet d'un PV, et qui sont déclarés à chaque observatoire, doivent être instruits par l'ACNUSA, avant prise de décision par cette instance. Des amendes ont été dressées pour l'année 2016/2017 dont certaines sont très élevées. Ainsi, en 2016, une compagnie s'est vu infligée une pénalité de 36 000 € pour un seul de ses vols.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) indique que, dans le cadre du mandat de l'Observatoire cœur de nuit, l'arrêté doit garantir la réduction du bruit grâce aux nouvelles restrictions se rapportant aux performances acoustiques des avions fréquentant l'aéroport la nuit.

Cet objectif n'a pas été atteint même en cœur de nuit. Il considère que l'arrêté n'a pas été efficace et n'a servi qu'à faire admettre l'ouverture de l'aéroport la nuit.

S'il ne nie pas que des moyens ont été engagés par les responsables, il constate qu'il s'agit d'un engagement de moyen et non de résultats. Sept ans après la décision de réduire les nuisances, celles-ci ont augmenté et sont plus répandues sur l'agglomération.

Alain de la MESLIÈRE (ATB) refuse de cautionner le propos par rapport au volume global comme en atteste la courbe à 50 dB présentée par Monsieur FAVREL, qui montre une amélioration obtenue entre 2010 et 2014, faisant état de l'action de l'aéroport sur cette période.

Il déclare que sur cette même période, les chiffres traduisent une diminution de 45 % du nombre de vols en cœur de nuit et, en se référant à une autre courbe, que les niveaux de bruit sont approximativement équivalents à ceux de 2010, alors qu'entre 2010 et 2017 l'activité de l'aéroport a crû de près de 30 %.

Il reconnaît que l'activité des vols glissants entre 23 h 30 et minuit est la plus problématique à gérer, et sur laquelle les efforts d'ATB sont concentrés.

Enfin, il attire l'attention sur une action d'importance que l'aéroport doit mener avec le SNA sur l'utilisation des pistes à l'atterrissage et au décollage, qui aura un impact significatif sur les courbes d'exposition au bruit. En effet, cette action vise un décalage de seuil de 1000 mètres par rapport au niveau de survol des habitations de la région Sud, pour lesquelles l'impact sera significatif.

Il en déduit que toutes ces mesures annoncées, associées à l'engagement d'ATB sur la maîtrise des programmes permettent de prévoir le retour, à terme, à un niveau de nuisance inférieur à celui des courbes présentées par Monsieur FAVREL.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) objecte que l'augmentation du bruit est un fait connu, aussi bien de l'aéroport que de la DSAC depuis 2015. Les conclusions du rapport cœur de nuit de cette année-là en faisaient mention. Il s'étonne que, depuis cette date, les cartes 45/50 dB cœur de nuit que présentaient la DSAC ne le soient plus. Il considère que les cartes des courbes relatives à la nuit complète, auxquelles les associations n'ont pas accès, montreraient que le regain de trafic invoqué par ATB est particulièrement sensible entre 22 heures et minuit, avec une hausse de 17 % l'année précédente, et que peu de choses ont été faites sur la nuit complète.

Il souhaite que la DSAC Sud fournisse les courbes pour 2017/2018, de sorte que chacun ait la possibilité d'évaluer la réalité des conditions qu'endurent les toulousains.

Il voudrait surtout savoir pourquoi le signal d'alarme n'a été tiré qu'au bout de trois années de dépassements, concernant le cœur de nuit. ATB n'a fourni ces graphes que l'année dernière, des schémas illisibles qui ne comportent aucune indication de valeur.

Les associations comptent, par conséquent, sur la DSAC Sud pour leur fournir des données ; à défaut de quoi elles continueront à solliciter l'aide de BruitParif ou d'organismes équivalents.

Patrick DISSET (DSAC Sud) réitère, au nom de la DSAC, l'engagement pris au dernier Observatoire cœur de nuit, de fournir les cartes de bruit manquantes aux membres de la CCE, pour autant qu'elles aient été présentées en réunion.

Philippe CREBASSA (ATB) fait part de l'intérêt qu'il porte à cette rencontre et de l'attention qu'il accorde aux sujets qui y sont débattus.

Il indique que l'aéroport, tout comme la compagnie aérienne, est un outil qui sert des besoins sociétaux et de développement économique et démographique.

Il souligne ensuite que le trafic aérien, en tendance mondiale, double tous les 20 ans, et que cette évolution est appelée à durer. L'aéroport et les compagnies aériennes se doivent de servir le besoin tout en maîtrisant au mieux l'empreinte environnementale, objectif qui a été confirmé par le dernier Conseil de surveillance.

Toutes les actions, sans avoir totalement répondu aux attentes, ainsi que cela a été signalé, ont permis un développement de l'aéroport qui, entre 2000 et 2017, a vu son trafic passer d'environ 5 millions à un peu plus de 9 millions de passagers, alors que le nombre de mouvements est resté en deçà de 104 000.

Il préconise de considérer la croissance du trafic passager en tenant compte de la croissance générale du nombre de mouvements. Ainsi, en 2018, selon les chiffres dont il dispose et qui sont à prendre avec précaution car non encore confirmés, le nombre de mouvements total a baissé par rapport à 2017 de 1,8 %. Ceci, tout en reconnaissant les difficultés qui ont caractérisé le cœur de nuit durant l'été, qui a connu une augmentation sensible du nombre de mouvements.

Il indique que le nombre de vols de Beluga, quoi qu'en disent les rumeurs, a baissé de 5 % par rapport à 2018.

Sur la tranche 22 h / minuit, il relève que les chiffres montrent une légère diminution du nombre de vols dans cette période horaire, d'un peu moins de 1 % par rapport à 2017.

Quant à sa position sur les données d'enregistrement du réseau Sentinelle, sur laquelle il lui a été demandé de s'exprimer à son arrivée, il fait savoir qu'il a pris deux décisions :

- la première, qui a été formalisée par un courrier auprès de la CADA, vise à mettre à disposition du CCNAAT les données enregistrées par Sentinelle sur les trois dernières années, avant le mois de février 2019,
- la deuxième mesure consiste à communiquer les données enregistrées par les stations. Ainsi, avant la fin de l'année, ces éléments seront régulièrement diffusés, de même que les fiches de vie des équipements avant chaque tenue de la CCE.

L'autre axe de travail de la direction de l'aéroport, qui est plus prospectif, porte sur les négociations avec l'État du contrat de régulation économique. L'aéroport n'est pas totalement libre de ses tarifs aéronautiques. Ils sont encadrés par un contrat de régulation sur le point d'arriver à son terme. C'est pourquoi un projet, à mettre au point avec la DGAC et les

compagnies aériennes, est lancé en vue d'étudier la possibilité d'une différenciation tarifaire qui irait dans le sens d'une gestion toujours maîtrisée de l'empreinte et de la nuisance sonore.

Un autre projet, qu'il propose à l'assemblée, vise à étendre la contrainte de 13 EPNdB sur la tranche 22 h/6 h, principale difficulté ayant caractérisé le cœur de nuit l'été précédent. Un travail est en cours avec les compagnies aériennes sur la programmation des vols, travail qui aboutira dans les semaines qui suivent sur le programme été 2019, qui permettra de contrôler les glissements de vols, quitte à imposer des contraintes aux opérateurs récalcitrants.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) évoque la précarisation qui s'installe dans les zones survolées où les résidents fortunés quittent leurs habitations ; une précarisation sociale du fait de la diminution du prix du logement doublée d'une précarisation environnementale.

La majorité des vols, qui profitent à des millions de touristes, sont des vols de complaisance, la part du trafic lié à l'activité économique étant, en comparaison, très réduite.

Des propriétaires quittent les zones précarisées, sachant qu'ils peuvent pas vendre leur logement, le louent et ne font aucun entretien ou aucune inscription au programme d'insonorisation.

Il juge la situation grave pour les riverains qui, en plus des inégalités qu'ils supportent, doivent souffrir de la proximité des périphériques et des rocaes.

Il proteste contre une politique qui privilégie l'économie au détriment de la santé des gens.

Patrice CARIVEN (ADEA) souligne que 65 % des vols en cœur de nuit partent vers le Nord. La commune d'Aussonne, dans cette tranche horaire, enregistre 577 mouvements par an dont le niveau sonore est compris entre 70 et 85 dB sachant qu'entre 75 et 85 dB, les habitants dont le logement n'est pas insonorisé sont systématiquement réveillés et que certains d'entre eux seront dans l'incapacité de retrouver le sommeil.

Bien qu'ATB ait signé une charte de bonne conduite en 2009 pour réduire les bruits, force est de constater que personne n'a rien fait pour améliorer le sort des riverains qui subissent ces nuisances sonores.

Julien KLOTZ (conseil départemental de la Haute-Garonne) partage le point de vue des associations du collectif contre les nuisances aériennes notamment celui de M. GUTIERREZ sur le développement économique.

L'augmentation du trafic, essentiellement low cost, génère une activité touristique en dehors de la ville de Toulouse et de la Métropole et non un développement économique. Il faut également

prendre en compte l'impossibilité de construire sous la bande de bruit, ce qui est préjudiciable à la ville de Toulouse compte tenu de la forte pression immobilière actuelle, et l'impact sur la santé des populations ainsi que les surcoûts en découlant qui, aujourd'hui, ne sont pas intégrés à la dimension économique des activités aéroportuaires.

Il précise que le conseil départemental juge indispensable d'envisager si ce n'est l'arrêt des vols en cœur de nuit, une diminution conséquente de ceux-ci, sachant que les répercussions sur l'activité économique ne seront pas importantes et que cela améliorerait grandement la qualité de vie des riverains.

Myriam MARTIN (conseil régional Occitanie) indique que le conseil régional s'inscrit, également, dans les propos qui viennent d'être tenus. Le développement économique ne peut pas se faire au détriment des problématiques de santé publique générées par les vols en cœur de nuit. Ce dossier primordial ne progresse que difficilement de réunion en réunion de la CCE. Les membres doivent trouver ensemble des solutions raisonnables et raisonnées pour améliorer la qualité de vie de ces populations dont nombre d'entre elles, en plus d'une situation sociale difficile comme l'évoquait M. GUTIERREZ, ont également à subir ces nuisances sonores et l'impact sur leur santé.

Bernard KELLER (Toulouse Métropole), en tant qu'élus et au nom de la métropole toulousaine, assure partager toute l'attention nécessaire à l'endroit des associations et des populations qui sont survolées par les avions. Il juge essentiel de veiller au respect strict des autorisations données pour être en capacité de sanctionner les dérapages et d'infliger des pénalités conséquentes aux compagnies qui ne respectent pas les horaires qui leur sont impartis.

La tranquillité de 22 h à 6 h du matin des populations est à préserver et, pour ce faire, cette tranche doit être surveillée et analysée avec plus d'attention.

En revanche, en tant que, vice-président de Toulouse Métropole en charge de l'aéronautique, conseiller régional et président de la commission industrielle, il estime suicidaire d'un point de vue économique, de prononcer une interdiction de vol entre minuit et 6 heures notamment vis-à-vis d'Airbus qui est confronté à une obligation de produire des A320 de manière plus importante. Interdire les rotations de Beluga impacterait les opérations sachant que cette entreprise s'engage à éviter, autant que faire se peut, des vols entre 22 h et 6 h du matin.

L'attractivité de la métropole toulousaine est due à une qualité de vie qui est reconnue, mais aussi et surtout à un territoire qui offre une activité économique créatrice d'emplois. Les dernières statistiques produites par l'INSEE démontrent, sans aucune contestation, possible que malgré la crise de 2008, la région Occitanie et la métropole toulousaine ont continué à créer un

solde positif d'emplois. Cela participe de l'attractivité démographique de la région Occitanie qui a cru en trois ans de quelque 50 000 personnes.

Patrice AUSINA (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT) milite pour que soient réunis autour de la table tous les acteurs pour faire émerger des solutions à même de satisfaire toutes les parties qu'il s'agisse du département, de la région, des entreprises, de l'État et des riverains. L'observatoire cœur de nuit doit proposer des solutions effectives à même de réduire les nuisances sonores subies par les habitants, en étudiant si nécessaire l'option d'interdiction de vols de nuit si l'impact économique n'est pas conséquent.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) objecte que la qualité de vie, dont vient de faire mention M. KELLER, ne concerne que l'Ouest toulousain et que les habitants du Nord a contrario ont vu la leur se dégrader.

S'agissant des besoins d'Airbus, après avoir signalé qu'il est envisageable d'accorder une dérogation ponctuelle à cette entreprise, elle met en avant que la plate-forme de Francfort traite plus de fret que Roissy bien qu'une interdiction des vols de nuit entre 23 heures et 5 heures du matin ait été mise en place.

Elle juge que la plate-forme de Toulouse pourrait, vis-à-vis de ces nuisances sonores, s'enorgueillir de mettre en place une gestion exemplaire de ces problématiques.

Patrick PIGNARD (conseil départemental de la Haute-Garonne) considère, également, que le développement économique ne doit pas se faire au détriment de la santé des 100 000 habitants et plus qui sont impactés par les activités aéroportuaires et que ces problématiques de santé ont un coût qui doit être intégré au bilan économique de ce secteur.

Il pense qu'il faut trouver des solutions alternatives aux bonifications qui favorisent les gros porteurs. Si ces avions ont certes un emport plus important qui limite le nombre de survols, il relève que le bruit généré est également plus conséquent. De nombreux habitants réveillés par ces nuisances ne peuvent plus s'endormir à nouveau.

Pour ces raisons, il demande si les sept vols subis chaque nuit par les riverains sont indispensables et primordiaux au développement économique. Pour sa part, il ne le pense pas et il rappelle que ce chantage à l'emploi, AZF l'a pratiqué pendant de nombreuses années avec les conséquences désastreuses que chacun connaît.

René BOUDET (Collectif contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine) s'étonne, s'agissant des vols de fret dans le cœur de nuit, d'avoir entendu dire par

M. Alain de la MESLIÈRE que cela ne concernait pas Airbus alors que M. Bernard KELLER vient à l'instant d'évoquer le contraire.

Alain de la MESLIÈRE (ATB) explique qu'Airbus fait transporter par ATI des éléments volumineux qui sont nécessaires à ses chaînes d'assemblage alors que les cinq vols de cœur de nuit en fret express, opérés par Fedex, TNT, etc, permettent d'approvisionner un grand nombre d'entreprises dont les 250 sous-traitants qui travaillent pour Airbus.

Ce trafic contribue à l'activité économique de la région.

Sébastien GAILLOT (responsable environnement pour Airbus Opération) rappelle qu'en 2018, 150 vols de Beluga étaient prévus sur la période minuit/6 heures et que seuls 15 ont été opérés dans cette période. Conformément à ses engagements et à la prise en compte des demandes émises lors des CCE précédentes, Airbus a réduit ces vols de nuit au strict nécessaire.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) souhaite que le principe « tout est autorisé sauf ce qui est interdit » soit remplacé à l'avenir par « rien n'est autorisé entre minuit et 6 heures du matin, sauf dérogation. » LA DSAC se chargerait d'accepter ou de refuser les demandes de dérogation des compagnies.

Nicolas DUBOIS (DSAC Sud) fait le constat que les mesures prises en 2011 pour contenir les nuisances liées au trafic de l'aéroport ont certes eu des effets, mais que celles-ci sont insuffisantes au regard de l'objectif. Il juge nécessaire d'envisager d'autres actions, en complément, pour atteindre la cible et dans le même temps, d'entendre les éléments concrets portés par les associations et d'essayer d'y apporter des réponses.

Il évoque la possibilité de travailler sur les leviers réglementaires, mais aussi sur les leviers des programmations dont Philippe CREBASSA (ATB), président du directoire d'ATB, a fait mention. Cette réflexion doit être menée en toute transparence pour s'assurer que les objectifs seront atteints.

Jean-François COLOMBET (préfecture) affirme que cette commission vise à placer dans la même dynamique les dépositaires des populations qui sont exposées aux nuisances de l'aéroport, et en même temps les intérêts économiques.

Il est sensible aux arguments mentionnés sur la souffrance des populations impactées par l'activité aéroportuaire. Il se doit d'être, également, réceptif, en tant que représentant de l'État, aux intérêts économiques qui concernent des milliers de personnes.

S'il n'est pas contestable que la situation sur le cœur de nuit s'est dégradée, il souligne que Philippe CREBASSA (ATB), président du directoire d'ATB, en toute transparence, a évoqué le contrat de régulation économique au travers duquel ce dernier pourrait influencer sur la programmation, dans l'objectif de concilier l'intérêt économique de l'activité aéroportuaire et l'intérêt très légitime des riverains à vivre en paix dans sa proximité.

Il assure que, si aujourd'hui, l'interdiction d'activité entre minuit et 6 heures n'est pas à l'ordre du jour, il sera extrêmement attentif aux propositions de programmation des vols par ATB, en particulier sur la question des vols glissants sur le cœur de nuit, et à la réflexion qui sera poursuivie sur l'évaluation de l'impact économique.

3 Pistes et trajectoires (SNA Sud)

3.1 Sur la partie cœur de nuit

Philippe GROSSI (SNA) déclare qu'à la suite des débats organisés dans le cadre de l'Observatoire cœur de nuit, sa présentation portera sur l'utilisation des pistes, les trajectoires satellitaires Fisto 32 et Fisto 14 en cœur de nuit, respectivement face au Nord et face au Sud. L'avis de la CCE sera sollicité.

Il souligne, à ce titre, que :

- pour améliorer soit l'environnement et le survol des populations, soit la sécurité du trafic aérien, toute nouvelle mesure fait l'objet d'études techniques et de sécurité, ainsi que des comptages de populations afin de s'assurer, préalablement à une éventuelle mise en service, de ne pas générer des effets de bord indésirables ;
- ces études ont été menées par le SNA pour la partie sécurité aérienne, capacité aérienne et environnement et par la Mission Environnement de la DSN ou par la DSAC pour les aspects quantifications des populations impactées négativement et positivement ;
- les conclusions de ces études, à destination des compagnies et de tous les utilisateurs de la plate-forme de Blagnac, précisent qu'en cœur de nuit, si les conditions météorologiques obligent à l'utilisation de la piste QFU14, pour des raisons environnementales les décollages comme les atterrissages ne s'effectueront que sur la piste dite 14 droite (lorsque l'état des moyens de radionavigation, les conditions météo et les pistes le permettent et hors impératifs de sécurité identifiés par le commandant de bord ou par le contrôle aérien et hors situations d'urgence). Les décollages, plus précisément, se feront à partir du seuil de piste pour que l'avion soit le plus haut au-dessus de Toulouse, dans l'objectif de générer moins de bruit.

En cœur de nuit, si les conditions météorologiques obligent à l'utilisation de la piste QFU32, les décollages vers le Nord s'effectueront en piste 32 gauche ou 32 droite, également à partir du seuil. Il sera interdit aux pilotes de décoller à partir d'une demi-piste, comme précédemment et pour les mêmes raisons. Les atterrissages ne se feront que sur la piste 32 gauche.

Si les conditions météo permettent d'utiliser l'une ou l'autre des pistes, la piste 14 droite sera destinée aux arrivées et la 32 aux départs.

Il annonce que l'ensemble de ces dispositions seront dorénavant publiées par le Service d'Information Aéronautique (SIA), dans une documentation officielle appelée Documentation d'Information Aéronautique à l'intention de tous les utilisateurs de l'aéroport de Toulouse et qu'elles seront mises en vigueur au printemps 2019 si la CCE donne un avis favorable.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) souhaite pouvoir disposer d'un dossier faisant état, en plus du LAmax, des comptages des populations et les courbes afférentes afin que les riverains débattent de la pertinence de ces mesures notamment sur les zones de Saint-Martin-du-Touch et d'une partie de Lardenne.

Philippe GROSSI (SNA Sud) et Patrick DISSET (DSAC Sud) répondent positivement à cette demande.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) fait valoir que ces nouvelles dispositions doivent être contraignantes et également mesurées pour qu'elles soient respectées dans la durée arguant que les mesures mentionnées dans le code de bonne conduite de 2010 ont très rapidement perdu de leurs effets parce qu'elles n'étaient pas encadrées. L'objectif est que les améliorations soient quantifiables et vérifiables par tout un chacun.

Jean-François COLOMBET (préfecture) propose que ce code de bonne conduite, qui n'a pas de caractère contraignant, puisse être régulièrement rappelé aux différents acteurs de l'aéroport et puisse produire, dans la durée, ses effets.

Ce dispositif relatif à l'utilisation des pistes en cœur de nuit est validé par la CCE.

3.2 Sur les trajectoires départs

Philippe GROSSI (SNA) rappelle que la demande initiale d'étudier la faisabilité de modifier des trajectoires satellitaires vers le Nord en piste 32, en décollage face au Nord à Toulouse a été portée par Aussonne Environnement. Elle a été présentée à l'ACNUSA en 2017. Les conclusions

sur les aspects sécurité ont révélé des croisements de trajectoires très proches des seuils de piste, ce qui est jugé rédhibitoire.

Néanmoins, le SNA a cherché d'autres pistes d'amélioration. Un changement de trajectoire a été étudié, qui consisterait en une légère inflexion vers l'Ouest à partir de la balise TOU, qui permet de contourner la commune de Merville avant de repartir vers le Nord.

Joséphine LABAYEN-REMAZEILLES (E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) demande si les deux procédures conventionnelles et celle satellitaire vont être maintenues.

M. GROSSI (SNA Sud) explique que les procédures d'approche conventionnelles seront maintenues tant que tous les avions ne seront pas équipés pour naviguer à l'aide des satellites et que tous les pilotes n'auront pas été formés. Mais à moyen terme, les approches « satellitaires » dites RNAV les supplanteront.

En effet, celles-ci sont des moyens de navigation très précis qui permettent de concentrer les flux et d'éviter des dispersions de trajectoires. En l'espèce, les changements envisagés déplacent l'enveloppe de bruit vers l'Ouest. Le comptage de population effectué conformément aux standards de l'ACNUSA fait apparaître que les bénéficiaires les plus nombreux de ces modifications se situent sur la commune de Merville où près de 2 500 personnes ne seront plus survolées. En plus de cette amélioration les études n'ont révélé aucun impact en termes d'émissions gazeuses.

Si les membres de la commission émettent un avis favorable sur cette nouvelle procédure, une expérimentation puis une enquête publique auprès des communes impactées et enfin une présentation à l'ACNUSA seront organisées à la suite desquelles, aux environs de septembre 2019, la commission environnement devra à nouveau à se positionner.

Joséphine LABAYEN-REMAZEILLES (E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) juge très bénéfiques ces nouvelles trajectoires qui ne survoleront plus les deux groupes scolaires de Merville à partir de 2021, qu'il s'agisse de celui déjà construit ou de celui qui ne l'est pas encore. Par ailleurs, elle rappelle qu'en 2003, en l'absence de représentant de la commune de Merville en ces lieux, la CCE avait donné un avis favorable à des changements de procédures qui impactent, depuis, les habitants de la ville, qui jusqu'alors ne l'étaient que très peu. Aujourd'hui, grâce à un premier travail qui a été réalisé avec l'ACNUSA et le SNA Sud et celui à venir, la situation s'améliore même si des progrès restent à faire notamment en raison du fait que toutes les communes au Nord-Ouest de l'agglomération s'urbanisent de plus en plus.

Patrice CARIVEN (ADEA) interroge sur la possibilité de modifier la pente de décollage vers le Sud des avions de 11 % à 14 % conformément aux recommandations de l'OACI.

Philippe GROSSI (SNA Sud) précise que les pentes sont déterminées, par le service navigation aérienne, en fonction des enjeux de sécurité. Le SNA étudiera avec la DSAC les possibilités de publication de pentes au bénéfice de l'environnement.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) confirme ce point tout en signalant que les études portant sur les procédures NADP1 ou 2, pour un moindre niveau de bruit souhaité par l'association d'Aussonne, nécessitent du temps ; le temps pour évaluer les effets de transfert sur les populations survolées en fonction des différents types d'avions et des pistes empruntées.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) demande que les procédures NADP1 ou 2 soient évaluées pour le Sud dans le cadre des futurs PEB et PGS. Aujourd'hui, l'absence de règle qui caractérise ce plan lisse les niveaux de bruit sur des zones étendues alors que les riverains peuvent subir des vols fréquents jusqu'à 80 dB en des endroits très précis en fonction de l'heure de la journée, du contrôleur aérien et des choix de trajectoire du pilote.

Cette nouvelle procédure est validée par la CCE.

3.3 Sur la modification de la trajectoire FISTO 14

Philippe GROSSI (SNA Sud) explique que l'objectif recherché est sécuritaire, néanmoins l'étude a pris en compte les aspects environnementaux pour en minimiser les impacts. Comme précédemment, la CCE devra émettre un avis sur cette nouvelle procédure afin de pouvoir effectuer un retour d'expérience, pour revenir vers l'ACNUSA et ensuite vers la commission consultative, en fin d'année 2019, avec les conclusions de cette expérimentation.

Cette étude ne nécessite pas d'enquête publique au regard des critères actuels. Cette nouvelle procédure satellitaire de décollage vers le Sud vise à concentrer les flux sur une trajectoire et à réduire les dispersions des avions qui, aujourd'hui, en fonction de leur masse, de leur vitesse, et des conditions météo peuvent plus ou moins serrer leur virage.

Sur la base de l'indicateur sonore NA65, cette modification entraîne une augmentation de 1,4 % des populations survolées, soit 1000 personnes de plus qui viennent s'ajouter aux 71 000 déjà concernées. Elle se traduit par un allongement de la trajectoire de deux nautiques (4 km) pour les avions amenés à l'emprunter, soit une surconsommation de carburant chiffrée à plus de 80 tonnes ; l'équivalent de 31 vols entre Marseille et Paris avec un A320.

En termes d'émissions gazeuses, aucune évolution n'est à relever par rapport à la situation existante.

Jean-François COLOMBET (préfecture) assure qu'au cours de la prochaine CCE, il sera fait un point d'avancée.

Cette nouvelle procédure est validée par la CCE.

4 Qualité de l'air et feuille de route

4.1 Sur la qualité de l'air (ATMO)

Dominique TILAK (ATMO) déclare que le travail de l'ATMO sur la qualité de l'air n'est pas spécifiquement dédié à la surveillance de celle autour de l'aéroport Toulouse Blagnac. Il couvre l'ensemble de la région Occitanie. L'association agréée de surveillance de la qualité de l'air est indépendante. Son conseil d'administration est constitué de nombreuses associations et collectivités, des représentants de l'État avec le ministère de l'Environnement, le ministère de la Santé, le ministère de l'Agriculture et l'ADEME, mais aussi du monde industriel aux activités polluantes. Cette association a été une des premières en France à signer un partenariat en 2004 avec un aéroport. Depuis, au travers des dispositifs de surveillance, ATMO effectue des mesures et travaille sur la dispersion par le biais d'outils de modélisation de la pollution atmosphérique dans l'objectif d'en évaluer l'impact sur l'environnement de proximité.

Plus précisément, les émissions de polluants atmosphériques sont quantifiées en kilos ou tonnes par an et il est également apprécié la notion de concentration sur la base de microgrammes par mètre cube sur une année ou sur des pas de temps différents.

Ce travail est mené conjointement, depuis 2012, avec le Laboratoire central de surveillance de la qualité de l'air et l'ACNUSA qui a reconnu la méthode de travail de l'ATMO. Celle-ci est également intégrée au PCIT 2, une méthodologie permettant d'évaluer l'ensemble des émissions des activités humaines qui proviennent du trafic aérien ou de la circulation au niveau national.

Pour développer cette méthodologie, l'ATMO a eu accès à l'historique annuel des vols, aux émissions par type moteur et a également œuvré avec la DGAC et l'aéroport sur les émissions associées aux différentes phases de décollage à savoir l'approche, le roulage, l'arrivée, le départ, le décollage et les particules liées à l'abrasion des pneus.

L'ensemble des émissions a été évalué sur une altitude de 900 m avec des paliers de 1,7 km au décollage et de 700 m à l'atterrissage où l'ensemble des quantités des polluants émis en phase de décollage et en phase d'atterrissage ont été répartis régulièrement.

Le premier travail a consisté à mesurer les quantités de pollutions atmosphériques émises dans les différentes altitudes de ces différentes phases. Ces données ainsi que celles de la météo viennent enrichir les modèles de dispersion de la pollution atmosphérique pour permettre de reconstituer les concentrations de polluants observés dans l'atmosphère. Les résultats de ces modèles pour en vérifier leur réalité sont comparés à l'ensemble des 25 ou 30 dispositifs de mesures mis en place sur le pourtour de l'aéroport Toulouse Blagnac.

Les sources prises en compte pour évaluer les quantités de polluants émis sont notamment :

- pour les sources fixes, les APU, les centrales thermiques, les climatisations, etc.,
- pour les sources mobiles sur l'aéroport, les engins spéciaux et tous les véhicules de trafic routier.

Après avoir souligné que l'ensemble de ces données sont disponibles en open-data sur le site internet, elle rapporte que son équipe a fait tourner les modèles de dispersion en 2017 avec des données de 2013. Le travail a été axé sur quatre types de polluants dont les enjeux sont principalement d'ordre sanitaire à savoir :

- les oxydes d'azote,
- les particules de diamètre 10 microns appelés PM10,
- les particules de diamètre 2,5 appelées PM2,5,
- les gaz à effet de serre pour les impacts sur le changement climatique.

Ces travaux ont mis en évidence que les émissions totales de l'activité aéroportuaire correspondaient sur le territoire du plan de protection de l'atmosphère (PPA) à 4 % des émissions d'oxyde d'azote, 1 % des particules de diamètre PM10 et 3 % des émissions de gaz à effet de serre.

Plus précisément, les émissions de l'aéroport sur Toulouse Métropole pèsent pour 5 % des émissions d'oxydes d'azote, 3 % pour les PM 10, 2 % pour les PM 2,5 et 3 % pour les gaz à effet de serre.

Il a été constaté que les activités des aéronefs - décollage, atterrissage, roulage - contribuent pour les oxydes d'azote à 95 % des émissions quand celles associées à l'activité au sol ne sont que de 5 %.

Ces données de 2013 comparativement à celles de 2017 font apparaître que les émissions d'oxyde d'azote sur l'aéroport ont crû entre 2013 et 2017. Cette croissance est liée à l'augmentation du trafic aérien mais aussi à celle des engins spéciaux au sol. Les émissions de ces deux activités s'accroissent dans une même proportion.

En termes de santé publique, les données de 2013 sur la concentration des polluants atmosphériques respirés en moyenne, sur une année et régulièrement, autour de l'aéroport Toulouse Blagnac révèlent que :

- les oxydes d'azote se concentrent essentiellement au niveau des pistes et non dans la proximité immédiate de l'aéroport parce qu'ils sont en lien avec les phases de décollage, de roulage et de parkings des avions ;
- les résultats sont similaires pour les PM10.

L'ensemble des 25 ou 30 capteurs ne montre pas de dépassements des valeurs limites pour la santé humaine au regard des connaissances actuelles.

À la suite du renouvellement du partenariat avec l'aéroport Toulouse Blagnac, il est programmé de mettre à jour annuellement les données, aidé en cela par la mise en place d'automatisations qui permettront, notamment :

- d'évaluer l'impact de l'aéroport sur la dispersion de la pollution atmosphérique et de fait sur la qualité de l'air, lors de conditions défavorables tels que des pics de pollution en prenant en compte l'évolution du travail aérien ;
- de mesurer les bénéfices en lien avec l'utilisation, d'une part, des énergies des chaudières biomasse et d'autres parts des engins de circulation électriques pour lesquels ATB a opté ;
- d'apprécier l'emploi des nouveaux carburants et les modifications de cadence de dessertes de l'aéroport en lien avec les évolutions du transport en commun.

Dominique TILAK (ATMO) assure que son équipe est à la disposition des associations pour une visite complète de l'Observatoire et pour répondre en détail, sur tous les aspects méthodologiques relatifs aux inventaires, aux modélisations, ou à la dispersion.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) remercie ATMO pour cette présentation qui est, selon elle, conforme au cahier des charges qui leur est demandé. Elle souhaite faire part des conclusions de l'ADEME qui remettent en cause le mode des calculs des émissions de gaz.

Pour assurer l'assistance du sérieux de cet établissement public, elle précise qu'il est sous tutelle conjointe du ministère de la transition Écologique et de la Recherche et de l'Innovation et du ministère de l'Enseignement supérieur.

Elle indique qu'en mai 2018, l'ADEME a préconisé :

- de ne plus évaluer en termes d'intensité les émissions de gaz en calculant le rapport entre les quantités émises et le nombre d'unités de trafic ; une unité de trafic étant déterminée

par le ratio entre le nombre entier de milliers de passagers embarqués ou débarqués additionné du nombre entier de centaines de tonnes de fret ;

- de calculer les émissions de gaz en valeur absolue en les prenant en compte à la sortie des moteurs d'avions quand ceux-ci roulent, décollent, volent et atterrissent ;
- de fixer et de faire respecter par aéroport ou groupe régional d'aéroports, des objectifs de réduction absolue des émissions de gaz à effet de serre et de polluants sur un périmètre de comptabilisation intégrant toutes les phases de vol ;
- de publier périodiquement ces indicateurs ;
- de maîtriser le développement du trafic aérien national et international, depuis et vers la France, en impliquant davantage les passagers et en plafonnant si besoin le nombre de mouvements par aéroport ou groupe régional d'aéroports.

En conclusion, elle interroge sur l'intérêt, pour ATMO Occitanie, de prendre en compte les préconisations de l'ADEME sur le mode de calcul des émissions de gaz pour ainsi venir renforcer leurs observations et les rendre plus crédibles, selon elle.

Dominique TILAK (ATMO OCCITANIE) fait valoir qu'aucun des partenaires de l'ATMO ne leur demande de respecter un cahier des charges et que leurs méthodes leur sont propres. En cas de doute sur les méthodes de calcul d'émissions de polluants atmosphériques, ATMO travaille en lien avec leurs homologues, notamment l'ACNUSA, pour faire valider leurs méthodes.

Par rapport aux modes de calcul dénoncés par l'ADEME, elle assure que les mesures sont bien prises à la sortie des moteurs des avions et qu'ils ne pratiquent pas des évaluations par ratio de passager.

Dans le prolongement, Pierre-Yves ROBIC (ATMO) précise qu'ils ne travaillent pas sur des ratios et leur méthodologie consiste bien à prendre en compte les facteurs d'émissions. Chaque avion étant identifié unitairement avec le régime moteur qui lui est propre, ce recensement précis leur permet d'affecter des facteurs d'émission unitaire pour les différentes phases : roulage, approche, décollage et poussée avec une prise en compte de l'origine du vent, Nord-Ouest ou au Sud-est.

S'agissant du Nox, la phase montée représente 40 % des émissions totales dues aux aéronefs dans les 3 000 pieds, soit les 900 m et la part de la phase roulage, la plus importante au niveau de la pollution de l'air à hauteur d'homme est de 16 %. Elle entraîne, d'ailleurs, des dépassements de valeur limite au niveau des zones de stationnement, notamment des avions.

Après avoir calculé les quantités de polluants émis par chaque aéronef par kilo pour chaque heure de l'année, leur dispersion pour qu'elle soit la plus précise possible est évaluée par le biais de la modélisation en tenant compte de la phase de roulage, de décollage et d'approche.

Les résultats de la modélisation basée sur les données de l'année 2013 ont été comparés aux mesures de la vingtaine de capteurs situés sur la zone aéroportuaire et à ceux installés dans le cône de bruit. Ces comparaisons montrent une bonne corrélation entre la cartographie de la modélisation réalisée en moyenne annuelle et la situation mesurée réellement sur le terrain.

En 2017, il a été procédé à un nouvel inventaire des émissions. La modélisation pour l'année 2018 basée sur ces nouvelles données sera prochainement réalisée et disponible courant de l'année 2019.

4.2 L'article 45 (ATB)

Anne JULIA (ATB) explicite l'article 45 issu de la loi de transition énergétique de 2015 à propos duquel ATB s'était engagé auprès de l'ACNUSA à le présenter en CCE.

Cet article 45 a contraint les 11 principaux aéroports à établir pour fin 2016 un programme d'action pour réduire les émissions polluantes de - 10 % en 2020 en référence à l'année 2010 et de -20 % à l'horizon de 2025.

Les réductions portent sur les polluants atmosphériques : NOx, COV, particules et sur les gaz à effet de serre émis par les activités de roulage des avions, de l'APU, de la production d'électricité de chaleur et de vapeur et de la consommation de l'électricité de chaleur et de la vapeur.

À cet effet, la loi exige des aéroports de réaliser des hypothèses de leurs émissions pour les années 2020 à 2025. Hypothèses pour lesquelles ATB rencontre des difficultés notamment par rapport aux assistants aéroportuaires, utilisateurs de matériels roulants qui ne sont pas contraints à s'engager dans cette évolution.

S'agissant du plan d'action transmis à l'ADEME, elle énonce les mesures suivantes :

- instauration avec la DGAC d'un arrêté de restriction qui limite l'utilisation de l'APU, quand il est possible d'avoir recours au 400 Hz ou à des moyens de substitution ;
- étude d'une demande qui émane de l'ACNUSA sur la mise en place d'air pré-conditionnée pour les avions ;
- amélioration des flottes de véhicules ATB : 66 % aujourd'hui sont électriques sans émission contre 20 % par le passé.

Bien avant la promulgation de cette loi, l'aéroport Toulouse Blagnac dès 2010, a mis en place des actions phares dans ce sens telles que :

- le 400 Hz sur tous les postes au contact ;
- la signature d'un contrat d'achat d'électricité 100 % d'origine renouvelable ;
- le déploiement de contrats performances et de plans d'économie d'énergie ;
- le projet de remplacement de la chaudière gaz par une chaudière biomasse raccordée au réseau de chaleur de Toulouse ;
- un travail concertation auprès des acteurs de la plate-forme pour qu'ils s'engagent, également, à réduire leurs gaz à effet et à améliorer la qualité de l'air ;
- l'accréditation carbone de l'aéroport qui, maintenant, vise à obtenir le niveau 3 qui engagera dans la dynamique les tiers de la plate-forme.

Par ailleurs, outre son implication aux côtés des services de l'État au niveau du plan régional santé, du PCAET, du PPA, l'aéroport s'est engagé dans des grands projets :

- le projet COMMUTE soutenu par l'Europe, un enjeu fort sur les trois ans à venir pour essayer de décongestionner la zone aéroportuaire en proposant des alternatives à l'autosolisme des employés de la zone ;
- le projet HyPort, porté par la région autour de la production et l'utilisation de l'hydrogène.

Tous ces éléments font qu'ATB dépasse largement les obligations qui lui sont faites, puisqu'il est plutôt au double de ce que fixe la loi en la matière comme en attestent ces nombreuses actions. ATMO pourra évaluer et mesurer dans le cadre de leur partenariat les résultats obtenus.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) demande si l'intégralité de la pollution émise par les avions lors du décollage est bien prise en compte au vu des cartes de pollution qui indiquent que les polluants s'arrêtent en bout de piste à 900 m. Selon lui, ils devraient être comptabilisés au-delà, sachant que les avions à Toulouse atteignent la rocade à peu près à 1200 m, tout en intégrant les effets des vents rabattants de Toulouse, à savoir Nord et Nord-Ouest.

Il regrette que la pollution ne soit pas présentée au travers d'éléments de compréhension plus tangibles pour le grand public en comparant, par exemple, les émissions des avions à celles des voitures.

Pierre-Yves ROBIC (ATMO OCCITANIE) explique que les polluants sont pris en compte sur les 900 premiers mètres d'altitude pour l'évaluation de la pollution locale conformément aux

préconisations de l'ACNUSA. Les données météorologiques sont intégrées à leurs modélisations par heure, sur l'année, pour les mettre en cohérence avec les émissions sur le même pas de temps. La dispersion des polluants tient compte de l'orientation du vent comme en attestent les cartes qui mettent en évidence un impact plus important au niveau des pistes et des parkings de stationnement. L'objet de leur travail consiste à évaluer si cette pollution nuit à la santé des populations dans l'environnement de l'aéroport. À ce titre, leurs cartographies sont bien réalisées à hauteur d'homme, entre 1,5 m et 2 m, mais aussi au-delà de ces 2 m, afin d'appréhender au mieux l'exposition humaine. Ils intègrent également le profil de décollage et d'approche à des altitudes différentes. La pollution émise à 600 m est affectée à 600 m et non au niveau du sol. Au-delà des 900 m, elle est surtout considérée dans la dispersion.

La modélisation est un outil parmi d'autres pour faire l'évaluation de la qualité de l'air, mais elle offre l'avantage de cartographier plus précisément qu'avec de la mesure. Elle n'est pas mise en défaut par la mesure réalisée sur le terrain. La modélisation des éléments de pollution retombés au sol est validée par la mesure au sol des nombreux capteurs situés le long des pistes et des infrastructures aéroportuaires, sur les communes concernées par le cône de bruit.

Enfin, pour une meilleure compréhension des volumes de pollution générés par l'aéroport, si les émissions des avions étaient rapportées à la consommation des véhicules automobiles, la consommation d'énergie d'ATB par jour revient à environ 60 000 véhicules diesel par jour.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue), souligne qu'au-delà des chiffres, ce sont des vies qui sont impactées par cette pollution, dont les conséquences sur la santé ne font pas l'objet d'études très précises. Pour les enfants, cela se traduit par 30 % de plus d'asthme et pour les plus de 65 ans, 30 % à 45 % de problèmes cardiaques supplémentaires.

Dominique TILAK (ATMO OCCITANIE) assure que les enjeux de la pollution en termes de santé publique constituent les fondements de leur métier comme en atteste la présence d'administrateurs, au sein de leur association, issus du ministère de la Santé, des associations de malades et du corps médical. Leur site internet fait état, d'ailleurs, des 8 000 à 12 000 personnes qui sont exposées durablement à la pollution atmosphérique à l'oxyde d'azote, sur le territoire de Toulouse Métropole, principalement sur les boulevards intérieurs, sur les grands axes de circulations que sont les périphériques et les pénétrantes routières.

4.3 Sur la feuille de route

Gilles MARREQUESTE (DREAL), concernant la problématique de la pollution atmosphérique sur Toulouse, explique que l'agglomération toulousaine est concernée par des concentrations en oxyde d'azote, relativement élevées. Ce phénomène est principalement dû au secteur du transport en particulier routier. Cependant, la qualité de l'air continue à s'améliorer au fur et à mesure des années puisque les concentrations diminuent. Ces évolutions sont principalement liées à l'amélioration des moteurs des véhicules.

En 2016, il a été constaté des concentrations élevées sur trois stations :

- celle de trafic Toulouse située au Nord-Ouest avec 44 µg/m³,
- celle du Port de l'Embouchure implantée à côté de l'aéroport,
- celle d'observation « périphérique » localisée au Sud de Toulouse.

En 2017, le ministère de la transition écologique et solidaire a demandé aux préfets d'établir une feuille de route, consécutivement à la décision du Conseil d'État du 12 juillet 2017, demandant de mettre en œuvre, très rapidement, des opérations permettant de réduire considérablement les concentrations en NO₂. Un groupe de travail a été constitué à cet effet, à partir du 8 décembre 2017 et une feuille de route a été élaborée entre décembre 2017 et mars 2018. Elle mobilise un financement de 540 M€.

Cette feuille de route comprend 53 actions. Environ 80 % concernent principalement le secteur des transports dont six portent sur le fonctionnement de la zone aéroportuaire de Toulouse Blagnac. Parmi celles-ci, il cite :

- le plan de déplacement de la société Airbus qui a mis en évidence une baisse de l'autosolisme au profit du vélo et des transports en commun ;
- le projet COMMUTE qui a permis de mettre en place une plate-forme numérique et de tester de nouveaux modes de collaboration de travail autour de la mobilité
- le projet HyPort ;
- la mise en place des arrêtés de restrictions de l'usage des moteurs auxiliaires ;
- l'évolution de la flotte des services ATB ;
- le rapatriement sur Toulouse de la logistique de certaines opérations industrielles qui ont débouché sur l'économie de près d'un million de kilomètres.

Parallèlement, il souligne que cette feuille de route vient, également, conforter et approfondir des actions incluses dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Toulouse avec notamment

l'engagement d'étudier la faisabilité des zones à faible émission (ZFE), la mise en place d'aires de covoiturage et le développement de mobilités alternatives.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) déplore que beaucoup de temps ait été consacré à ce sujet de la qualité de l'air au détriment de certains sujets importants tels que l'Observatoire des permis de construire ou le PEB et PGS à propos desquels les associations attendent des compléments d'information.

Jean-François COLOMBET (préfecture) souligne que nombre des interventions faisaient suite aux questions posées par l'assistance.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) considère que le temps imparti à la CCE pour débattre n'est pas suffisant et qu'il faudrait organiser d'autres réunions pour traiter les problèmes de fond tels que ceux sur les constructions dans le PEB.

À ce titre, il s'étonne du départ des représentants des collectivités, ce qui ne permettra pas d'évoquer avec eux les points sensibles inscrits à l'ordre du jour.

5 Point d'avancement du groupe de travail sur les PEB et PGS

Arnaud DENAES (DSAC Sud) rappelle que la révision des PEB et PGS a été lancée lors de la précédente CCE. Un groupe de travail a été créé à cet effet, animé par la DSAC Sud par délégation de la préfecture.

Deux réunions se sont tenues en 2018. La première le 4 mai a permis de traiter du cadre réglementaire à l'élaboration de ce PEB et PGS, de présenter le cadre de la modélisation, à savoir l'outil utilisé ainsi que l'ensemble des données d'entrée nécessaires à la réalisation d'un tel document et de comparer la situation à l'heure actuelle avec les hypothèses retenues dans les PEB & PGS en vigueur.

Lors de la seconde réunion du 3 juillet, il a été question de l'utilisation des pistes sur un horizon de cinq ans, des évolutions des procédures de circulation aérienne et des infrastructures (pistes).

Les prochaines réunions traiteront des hypothèses de trafic, de la flotte qui sera considérée pour la modélisation en tenant compte de ses caractéristiques acoustiques, mais aussi en réponse à des demandes, de l'état de l'urbanisation dans le PEB actuel.

Durant ces réunions, nombre de demandes ont également porté sur le dispositif d'utilisation des pistes : les profils de montée, la modélisation, l'utilisation plus importante du contre QFU. Des

propositions ont, d'ailleurs, été présentées et déjà retenues pour le cœur de nuit en termes d'utilisation des pistes. Celles-ci seront intégrées à l'élaboration de la modélisation qui devrait être finalisée à la fin du premier semestre 2019.

Jérôme FAVREL (CCNAAT) et les associations estiment que le groupe de travail doit prendre en compte les simulations de la DSAC ou du SNA notamment les NADP1 et 2 afin que les décideurs puissent opérer des choix sur la base de plusieurs cartes de modélisation et non sur une seule, même si la DSAC considère que tout ce qui est profil de décollage et pentes d'atterrissage ne rentre pas dans le champ de compétence de la DSAC.

Cette prise en compte de modélisations crédibles est essentielle pour les associations de riverains qui ne souhaitent pas une extension du PEB et du PGS, mais la mise en place de mesures dans le cadre des cartes existantes.

Arnaud DENAES (DSAC Sud) précise qu'il n'appartient pas à la DSAC de prendre des décisions en lieu et place de la CCE. Par contre, s'il est observé une réelle variabilité portée par une modélisation d'un NADP1 ou 2, il est possible de demander au STAC de l'étudier.

6 Point d'avancement sur les sujets évoqués à la précédente CCE

6.1 Sur l'Observatoire des permis de construire

Jocelyn VIÉ (DDT), en matière de construction dans le secteur du PEB, indique que l'appréciation de la variation d'une population dans un espace géographique qui ne correspond pas aux secteurs retenus par l'INSEE (IRIS) est toujours délicate, et fait l'objet de simplifications ou de modélisations qui sont souvent de moindre qualité au fur et à mesure que l'échelle de précision s'accroît.

C'est la raison pour laquelle les services de l'État se sont engagés à contribuer, à la demande d'ATB suite notamment à la demande des associations de riverains et en lien étroit avec la DSAC, à mettre en place un Observatoire des autorisations d'urbanisme. Celui-ci viserait dans l'idéal à identifier le volume et la localisation des constructions neuves dans les secteurs du PEB, et les destructions.

Le cahier des charges établi prévoit de chercher à rassembler des indicateurs à partir de la base de données nationale dénommée Sitadel, celle-ci étant alimentée par tous les services instructeurs de permis en France. D'autres sources de données sont envisagées, selon disponibilité.

Ce travail pourrait permettre de mettre en relation les travaux d'insonorisation réalisés, et les perspectives de développement futures, sur le périmètre PEB et même au-delà.

Cependant, par rapport à la diffusion des travaux de cet Observatoire se pose la question de la confidentialité. En effet, certaines de ces données sont confidentielles notamment celles issues du fichier fiscal MAJIC. Il a été demandé à l'agence d'urbanisme pour un usage, grand public, une forme de carroyage afin d'anonymiser les données tout en conservant les informations nécessaires pour déterminer quelle est l'évolution du secteur.

Il indique ensuite que l'objectif serait de présenter lors d'une prochaine CCE, les premiers résultats de l'analyse conduite.

Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) indique que les associations de riverains souhaitent être partie prenante de cet Observatoire et qu'elles souhaitent disposer d'éléments chiffrés sur les populations et sur le nombre de logements par zone du PEB, notamment la zone C afin que ces secteurs ne croissent plus ou très faiblement en nombre d'habitants.

Les riverains n'acceptent pas le propos de certains élus qui expliquent qu'il faut bien densifier et accueillir de nouvelles populations, même exposées aux pollutions, ou justifient certaines constructions par la démolition d'autres logements.

Michel MASSOU (VAC) appuie ces propos et affirme être aussi demandeur de ce suivi depuis plusieurs années en particulier pour le quartier Croix de Pierre.

Jocelyn VIÉ (DDT) propose qu'un point technique soit fait en amont de la prochaine CCE. L'évolution des périmètres et la reclassification des zones du PEB ne sont pas du ressort de la DDT. Ces travaux pourront contribuer à anticiper les évolutions urbaines en se donnant les outils nécessaires à cette analyse.

Anne JULIA (ATB) précise que la demande d'ATB date de plusieurs années. ATB est le demandeur, le prescripteur et paie une cotisation annuelle à l'AUAT qui travaille notamment avec les services de l'État pour constituer cet Observatoire.

6.2 Données Sentinelle

Alain de la MESLIÈRE (ATB) rapporte que le cahier des charges est finalisé. Le lancement de la consultation sur le choix du produit est programmé début 2019 pour un déploiement espéré en

septembre / octobre 2019. Le système envisagé permettra à toute personne de consulter une trajectoire et de disposer des données de bruit au passage d'un capteur.

Anne JULIA (ATB) ajoute que conformément à leurs engagements, le cahier des charges sera présenté aux associations avant le lancement de la consultation.

Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) demande qu'un historique des données de bruit de deux à trois ans soit conservé à des fins de comparaisons.

Alain de la MESLIÈRE (ATB) précise que les capteurs défaillent régulièrement, que le système actuel est à bout de souffle et qu'au mieux, il sera maintenu trois à quatre mois en parallèle avec le nouveau système.

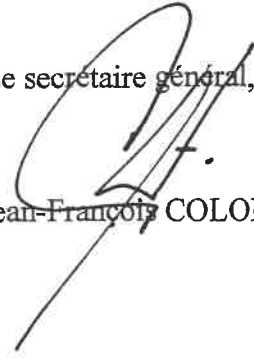
7 Questions diverses

Corinne COLLIN (ATB) annonce qu'une campagne de bruit sera opérée en 2019 pour répondre positivement à une demande émise en 2018.

Jean-François COLOMBET (préfecture) remercie l'ensemble des membres de la CCE pour leur participation.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Jean-François COLOMBET (secrétaire général de la préfecture) lève la séance à 13 h 21.

Le secrétaire général,


Jean-François COLOMBET