# COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AEROPORT DE TOULOUSE BLAGNAC DU 15 AVRIL 2021

La séance s'est tenue sous la présidence de Denis OLAGNON, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne.

# Étaient présents:

### Pour les collectivités locales :

Patrick PIGNARD (Conseil départemental de la Haute-Garonne), Julien KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne), Jean-Baptiste de SCORRAILLE (Toulouse Métropole), Thierry SENTOUS (Toulouse Métropole), Hélène CABANES (Toulouse Métropole), Frédéric LEMAGNER (Toulouse Métropole), Françoise AMPOULANGE (Toulouse Métropole), Nicolas MISIAK (Toulouse Métropole), Christophe LUBAC (SICOVAL), Didier BELAIR (SICOVAL), Amandine LAMPIN (Muretain Agglo ), Chantal AYGAT (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent – Merville), M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent – Daux), Christophe DELAHAYE (Conseil régional Occitanie).

### Pour les associations :

Patrice CARIVEN (Aussonne Environnement ADEA), Christophe SIBERTIN-BLANC (Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines ADEQVAAR), Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle, Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue), Michel CAPDEVILLE (Cité de Quartier Papus-Tabar-Bordelongue), Claudine VASSEUR (association Parc de Gounon), Jérôme FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT), René BOUDET (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT), Jean-Paul TAILLANDIER (Comité de quartier des Sept Deniers), Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu VAC), Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu VAC), Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), Claude LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville – SNAM), Georges WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées FNE), Guillaume DRIJARD (Union des comités de quartier UCQ), Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin-du-Touch – ASIS), Christian DZIEDZIC (Association du Parc de Gounon).

### Pour les Professions aéronautiques :

Sébastien GAILLOT (Airbus SAS), Patrick REBY (Air France), Aurélien GIACOMETTI (Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien – SNCTA), Christophe BERTHIAU (Confédération Française de l'Encadrement CFE-CGC), Yaël VAS (Syndicat CFDT), Philippe GUITTET (ASL Airlines France), Philippe CALAC (Unions Syndicale de l'Aviation Civile-CGT), Jérôme AGNEL (Syndicat national des pilotes de ligne France ALPA), Léa DALLET (Fédération nationale de l'aviation marchande), Amandine PATRUNO (ASL Airlines).

### Représentants de l'exploitant de l'aérodrome :

Christine COURADE (ATB), Philippe CRÉBASSA (ATB).

## Invités:

- Pour le SNA: Messieurs GROSSI, DIOTet LASSERRE,
- Pour la DSAC : Messieurs DUBOIS, DISSET, DENAES et Madame ROMBY,
- Pour la DREAL : Madame BELIS,
- Pour la DDT : Madame MURA et Monsieur VIÉ,
- Pour TM: Messieurs PERE et ROBERT,
- Pour le CD31 : Monsieur FOURNIÉ,
- Pour ATB: Mesdames JULIA, COLLIN et RISSER-MAROIX,
- Pour la Préfecture : Mesdames LESOURD et MONTOLIU.

## Absents:

Pour Toulouse Métropole:François CHOLLET, Philippe PERRIN, Clément RIQUET, Véronique BARRAQUE ONNO,

Pour le SICOVAL: Véronique HAITCE, Gérard ROBERT, René-Marc WILLEMOT, ThierryOUPLOMB,

Pour le Muretain Agglo : David-Olivier CARLIER,

Pour le conseil régional Occitanie : Myriam MARTIN, Jean-Christophe SELLIN, Thierry SUAUD, Pour le conseil départemental de la Haute-Garonne : Jean-Louis LLORCA et Pascal BOUREAU,

Pour l'association de défense du quartier de Lardenne ADQL : Didier BARGIACCHI,

Pour Airlines Opérations Comittee : Lahcen KARAOUI,

Pour la fédération nationale de l'aviation marchande : Georges LACHENAUD.

#### **SOMMAIRE**

1	Approbation du compte rendu de la réunion du 15 octobre 2019	4
	Le lancement de la révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.	
3	L'étude d'approche équilibrée	6
	Actualité sur l'état du trafic1	
_	Les expérimentations de modification de trajectoires1	

La séance est ouverte à 14h00, en visioconférence afin de respecter les règles sanitaires.

M. OLAGNON (Préfecture), après avoir salué l'assistance et annoncé que le quorum est atteint, précise qu'il s'agit d'une réunion d'installation de la commission consultative de l'environnement (CCE).

Les membres des professions aéronautiques et des associations ont été renouvelés, ainsi que , pour le collège des représentants des collectivités territoriales, les représentants des communes et EPCI, faisant suite aux élections municipales de juin 2020.

En effet au sein du comité permanent et de l'Observatoire cœur de nuit.

Cette installation permet de renouveler la composition du comité permanent, de la commission consultative d'aide aux riverains et de l'observatoire cœur de nuit.

M. le secrétaire général rappelle qu'un courrier de M. le préfet a été adressé à tous les membres de cette instance, précisant que cette CCE est une CCE de méthode, d'organisation et de calendrier du travail à venir, concernant le plan de protection du bruit dans l'environnement (PPBE) et le lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Il propose donc de se focaliser sur ces sujets. Est également prévu un échange sur la situation de l'activité aéroportuaire et un point d'actualité sur les modifications de trajectoires. Il n'est donc pas prévu de vote sur ce dernier point.

Le secrétaire général présente, ensuite aux membres de la CCE, Monsieur Philippe JUNQUET qui succède à Mesdames FLORETTE et BAUDOIN dans la mission d'accompagnement de la démarche d'approche équilibrée confiée au CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

M. Olagnon propose, enfin, de passer au premier point de l'ordre du jour-

### 1/ Approbation du compte rendu de la réunion du 15 octobre 2019

En l'absence d'observation, le compte-rendu est approuvé.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) regrette toutefois le délai de transmission des comptes-rendus qu'elle juge trop long. Elle souhaite faire une déclaration liminaire.

M. OLAGNON (Préfecture) donne la parole à Mme BEER-DEMANDER.

# <u>Déclaration liminaire de Mme BEER-DEMANDER</u> (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes)

« Monsieur le Secrétaire général, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,

Il fut un temps où les préfets siégeaient en personne à Toulouse en CCE. Depuis plus d'une quinzaine d'années, les secrétaires généraux de la préfecture ou parfois les sous-préfets, de Muret par exemple, ont pris le relais. Nous le regrettons.

Permettez-nous de vous faire remonter directement les principaux points de désaccord des associations avec l'organisation de cette CCE.

Premier point: Nous rappelons que le refus de discuter de la mise à l'étude d'un couvre-feu nocturne a abouti au départ des associations en octobre 2019 et que 18 mois plus tard, nous assistons à une nouvelle esquive du sujet qui n'est même pas à l'ordre du jour. Les manœuvres de lobbying et le blocage des services de l'État devant ce qui n'est qu'une demande de mise à l'étude nous font craindre le pire en matière d'équilibre des parties.

Deuxième point: L'ordre du jour de cette réunion a été dressé sans que les associations et les élus n'aient leur mot à dire et vous avez refusé la moindre présentation venant de notre part. Par ailleurs, bon nombre de sujets ont été évacués. Pas une ligne sur l'enquête épidémiologique, débat mené conjointement par l'ACNUSA et le Ministère de la Santé français. Enquête sortie en octobre 2020 et dont les résultats sont édifiants en matière d'impact du bruit aérien sur la santé et pas une ligne sur les cartes stratégiques du bruit publiées sur votre site en 2019 comme sur les réunions préparatoires à l'approche équilibrée organisées en toute opacité par ATB et la DGAC.

Troisième point : Vos différents courriers récents mentionnent que vous souhaitez alimenter le débat dans un esprit constructif d'écoute et de dialogue. Mais vos propositions arrivent sur les décombres créées par un an de manœuvre de la DGAC et d'ATB pour éviter de faire le bilan des mesures proposées en 2011 dans le but de maintenir l'ouverture nocturne de l'aéroport.

À chaque opportunité de dialogue, nous avons répondu présent et fourni des documents dont nul n'a contesté la qualité et dont la prise en compte a été demandée par de nombreux élus. Et aujourd'hui, après avoir totalement ignoré nos contributions, vous venez vers nous en remettant à plus tard toute discussion sur le fond.

Si nos associations sont présentes aujourd'hui, c'est pour dialoguer. Encore faut-il des interlocuteurs qui ne soient pas systématiquement juges et parties. Nous demandons donc, si groupes de travail il y a, qu'ils soient supervisés par des personnes externes au microcosme toulousain lié à ATB et à la DGAC.

Quatrième point : Pour le nouveau PPBE et l'approche équilibrée, nous demandons qu'un bilan contradictoire du PPBE actuel et des mesures de restriction du bruit nocturne sur la période de référence 2012-2017 soit présenté en plénière à notre CCE, et ceci avant la constitution d'un groupe de travail sur le nouveau PPBE et le cahier des charges de l'approche équilibrée. Seul ce séquencement permettra à tous les membres de la CCE d'agir ou de voter ensuite en conscience. Ce bilan est d'ailleurs indispensable pour reconstruire un minimum de confiance entre riverains et services de l'État.

Cinquième et dernier point : Pour la CCE d'aujourd'hui, l'ordre du jour est hors sol et ne précisait pas, mais vous nous avez donné la réponse s'il y aura un vote attendu sur la procédure Nord ou pas. Il annonce des groupes de travail sans nous laisser la moindre opportunité de nous préparer ou de faire des contre-propositions. Les seuls groupes de travail indispensables aujourd'hui sont ceux sur la modification des trajectoires au Nord et la préparation du bilan préalable à la préparation du nouveau PPBE.

L'organisation de la CCE d'aujourd'hui ne laisse rien présager de bon, mais nous serions très heureux de pouvoir nous tromper. Il ne tient qu'à vous, Monsieur le secrétaire général, d'agir pour reconstruire le dialogue. »

M. OLAGNON (Préfecture) rappelle que cette CCE est bien une CCE de méthode et propose de passer au point suivant de l'ordre du jour.

## 2/ Le lancement de la révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

M. OLAGNON (Préfecture) donne la parole à M. Nicolas DUBOIS (DSAC) afin qu'il expose la méthode envisagée l'élaboration du PPBE.

M. DUBOIS (DSAC) explique que, conformément aux orientations fixées par le préfet, cette méthode vise :

- à organiser des échanges ouverts et transparents sur le PPBE pour que toutes les parties prenantes puissent s'exprimer;
- à sécuriser juridiquement l'élaboration de ce PPBE et le lancement de l'étude d'impact sur l'approche équilibrée, pour permettre à un éventuel arrêté de restriction qui en découlerait, d'être, d'une part, approuvable par la commission européenne et, d'autre part, inattaquable sur un plan réglementaire.

# S'agissant du PPBE:

- la réglementation européenne oblige à produire des cartes stratégiques de bruit et un PPBE tous les cinq ans ;
- le PPBE est un préalable à toute étude et mise en place de restriction, et par conséquent un préalable au lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée;
- ce PPBE couvrira avec du retard la période 2018–2023, à la suite du précédent PPBE qui couvrait la période 2013–2017. Le suivant courra de 2024 à 2028.

Le contenu de ce PPBE, qui aura pris en compte le bilan des actions du PPBE précédent, sera élaboré en fonction de trois piliers propres au PPBE : la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des sols et les procédures opérationnelles.

Le lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, sur la base des éléments d'état des lieux, sera intégré dans ce plan. Son objectif étant d'étudier des mesures de restriction qui viendraient en complément de celles prises dans le cadre des trois premiers piliers.

Concernant la concertation et le calendrier du PPBE, il sera a minima nécessaire de recueillir l'avis de la CCE puis d'organiser une consultation publique.

En complément, et sous l'impulsion de la préfecture, une phase de consultation amont avec l'ensemble des parties prenantes sera ouverte dans le cadre de trois groupes thématiques. Ces derniers, composés de représentants des trois collèges de la CCE, travailleront sur les trois piliers du PPBE. Chaque groupe de travail commencera par l'étude du bilan des actions du PPBE précédent propre à chaque thématique et analysera ensuite les actions d'ores et déjà proposées et à venir par les services de l'État et qui émargeront des travaux du groupe.

Les échanges sur le bilan et les propositions se dérouleront de façon très ouverte, sans frein. Cette méthode visant à une meilleure compréhension réciproque entre les différents intérêts représentés au sein de ces groupes de travail.

Le travail de ces derniers donnera lieu à la rédaction systématique d'un relevé de décision qui reflétera les positions prises par les uns et les autres et consignera les propositions consensuelles ou non.

## M. DUBOIS précise que :

- les travaux de ces groupes de travail, qui déboucheront sur une synthèse du bilan du PPBE précédent et une synthèse des actions proposées pour le PPBE à venir, doivent être finalisés fin août pour être présentés au comité permanent (CP) de la CCE;
- une CCE se tiendra dans le courant de l'automne, si possible début octobre, pour qu'elle puisse émettre un avis sur le projet de PPBE.

Ensuite ce projet fera l'objet d'une consultation publique pendant deux mois afin de recueillir les contributions de tous. Ces contributions viendront amender ou non ce PPBE, et l'arrêté d'approbation sera alors publié sur le site internet de la préfecture et celui du ministère des transports (y sera joint, dans une totale transparence, le bilan des différentes contributions).

# 3/ L'étude d'impact selon l'approche équilibrée

M. DUBOIS (DSAC) explique que pour lancer cette étude il faut disposer d'un PPBE, et émet l'hypothèse que l'ensemble du travail effectué sur le PPBE conclura à la nécessité de lancer une étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Cette étude se déroulera dans un esprit d'ouverture, de transparence, d'échanges et de construction en commun.

Son principe est d'étudier des mesures de restriction qui contribueront à l'amélioration de l'environnement sonore et à limiter voire réduire le nombre de personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores du trafic aérien. En cela, elle vient en complément des trois piliers du PPBE si les mesures volontaires sur lesquelles les différents acteurs se sont engagés s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs de réduction en matière de gêne sonore.

Concernant la mise en œuvre de cette étude d'impact, M. DUBOIS (DSAC) expose que :

- cette mission sera attribuée à un prestataire à l'issue d'un marché national organisé par la direction des transports aériens - sous-direction du développement durable;
- le prestataire désigné couvrira les études d'impact selon l'approche équilibrée de Toulouse, mais aussi celles d'autres aéroports tels que Charles- de-Gaulle, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence...
- le représentant de l'autorité compétente à Toulouse assurera le suivi de la prestation pour le cas spécifique de Toulouse-Blagnac;
- ce dernier pourra, au-delà du cadre national, ajouter ou préciser des objectifs spécifiques à Blagnac, décidés au sein d'une CCE à tenir début 2022.

Le prestataire, quant à lui, après avoir recueilli les attentes, les contraintes et les intérêts des trois collèges de la CCE, proposera une combinaison de scenarii pour atteindre les objectifs définis. Ces scenarii auront préalablement fait l'objet d'une analyse d'impact comparative en termes acoustiques, sanitaires, économiques et sociaux.

Au cours de cette phase, les différentes parties prenantes auront l'occasion de s'exprimer, en présence du prestataire et en toute transparence, dans le cadre de points d'étape dont le mode d'organisation sera décidé lors de la CCE de début 2022. Les arbitrages seront du ressort de l'autorité compétente, mais il n'en demeure pas moins que la concertation tiendra compte des difficultés de dialogue qui prévalent aujourd'hui entre les parties prenantes dans l'objectif de reconstruire une relation durable et fonctionnelle.

#### En résumé :

- chaque étape des processus nécessitant des décisions se déroulera dans la concertation;
- le choix des réunions thématiques procède de la volonté de permettre aux différentes parties prenantes de traiter en profondeur les sujets et d'inviter, si nécessaire, les acteurs les plus à même d'apporter un éclairage, tel Airbus, pour la réduction du bruit à la source ou le service de navigation aérienne pour les procédures opérationnelles.

# M. FAVREL (CCNAAT) signale que :

- la carte stratégique du bruit publiée en 2019 sur l'année 2017 fait apparaître que l'objectif du dernier PPBE et celui des restrictions de 2011 proposées par la DGAC, n'ont pas été atteints comme en atteste la forte augmentation du bruit sur Toulouse, en particulier la nuit. Il en est de même pour les modélisations de 2030 du PEB atteintes dès 2017 :
- constituer plusieurs groupes de travail pour réfléchir à l'élaboration du prochain PPBE n'offrirait pas une vision globale, un seul groupe pourrait suffire;
- il est indispensable de présenter un bilan du PPBE en séance plénière de la CCE pour que tous les membres soient informés avant de travailler sur de nouvelles mesures.

La DSAC ne doit pas pouvoir s'exonérer de ce bilan en invoquant des contraintes de planning sachant que le PPBE est échu depuis 2017 et que cette méthodologie visant à faire abstraction de la présentation de ce bilan en CCE ne peut qu'accentuer les problématiques de dialogue entre les associations et les pouvoirs publics. Ce bilan est nécessaire pour comprendre pourquoi l'arrêté préfectoral de 2011 et les engagements du précédent DSAC n'ont pas abouti aux réductions de bruit attendues.

Il rappelle que les autorités refusent toujours d'étudier la possibilité de mettre en œuvre un couvre-feu nocturne tel que cela avait été demandé lors de l'enquête publique du dernier PEB.

M. LUBAC (SICOVAL) appuie cette demande sous un autre prisme. En effet, en qualité de nouveau membre de la CCE, il lui apparaît nécessaire de partager le diagnostic sur les actions menées pour apprécier si les niveaux de bruit légaux sont dépassés sur l'agglomération toulousaine. Il lui parait indispensable d'acculturer les nouveaux venus dans cette commission avant de pouvoir envisager un travail sérieux sur le sujet.

Mme CABANES (Toulouse Métropole), nouvelle élue, considère qu'un bilan partagé permettrait de mieux appréhender ces problématiques et suggère d'organiser une CCE dédiée à ce sujet.

- M. BELAIR (SICOVAL) soutient cette proposition et ajoute qu'il tient à disposition tous les relevés de bruit et de trajectoires concernant sa commune, lesquels peuvent être exposés dans un bilan.
- M. WINTER (France Nature Environnement) considère la demande tout à fait légitime. Une présentation du bilan en plénière de façon contradictoire donnerait à chacun une vue d'ensemble pour ensuite émettre des propositions pertinentes.
- M. DRIJARD (Union des Comités de Quartier) considère que scinder cette analyse de bilan en trois groupes obligerait les membres de la CCE à se préparer en amont alors qu'un bilan partagé permettrait de disposer d'un socle commun qui facilitera le travail de la CCE par la suite.

En réponse, M. OLAGNON (Préfecture) fait valoir que :

- la proposition est bien d'examiner ces points au sein des groupes de travail, sur chaque pilier.
- le travail effectué dans chaque groupe donnera lieu à une restitution en CCE.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) fait remarquer que vouloir s'inscrire dans un dialogue, comme cela vient d'être mentionné, doit consister à écouter cette demande portée par des collèges différents. Dans le cas contraire, il serait dommageable qu'ils aient à quitter encore une fois la séance alors qu'en y répondant positivement, une CCE d'une heure à une heure et demie suffirait à traiter le bilan du précédent PPBE.

M. FAVREL (CCNAAT) met en exergue qu'une CCE qui couple l'étude du bilan avec les propositions pour le prochain PPBE laissera peu de place au bilan et à son analyse. Un préalable qu'il juge pourtant nécessaire pour pouvoir appréhender et voter les prochaines mesures du PPBE.

Il ajoute que les membres n'appartenant pas à un groupe de travail ne seront informés que par le biais de comptes rendus rédigés soit par la DSAC, soit par M. JUNQUET, dont le coordinateur est l'ancien directeur de la DSAC, ce qui consiste à être juge et partie.

Il considère également que l'étape du bilan est incontournable et qu'en l'état, la méthodologie envisagée ne vise qu'à noyer la parole et à empêcher l'assemblée plénière d'être pleinement compétente et de comprendre l'ensemble des tenants de ses futures décisions.

- M. SIBERTIN-BLANC (ADEQVAAR) interroge le président sur les raisons qui motivent le refus de la préfecture sur ces propositions.
- M. OLAGNON (Préfecture) fait valoir que l'organisation d'une CCE spécifique au bilan du précédent PPBE allongerait le délai de la mise en place du dispositif qu'il estime déjà long, ce qui aurait un impact sur les procédures d'élaboration du nouveau PPBE et également sur l'étude d'approche équilibrée.
- M. KLOTZ (Conseil Départemental) propose, comme cela a été évoqué, de ne constituer qu'un seul groupe de travail afin de rester dans les délais impartis et un nombre de réunions limité. Une éventualité qui permettrait de ne pas impacter, de manière trop importante, le planning proposé et d'organiser une réunion de CCE dédiée au bilan du PPBE précédent en donnant le temps nécessaire à la réflexion et aboutir à des propositions d'actions lors de la CCE suivante.
- M. DUBOIS (DSAC) est surpris car sa proposition est conforme à ce qui lui a été demandé. Ces groupes de travail, composés des différents collèges, auront le temps nécessaire pour travailler sur le bilan complet du PPBE précédent lequel, après avoir été présenté en un comité permanent, sera exposé en détail en CCE mi-octobre. Il signale qu'un délai de réalisation plus long conduirait à la veille des élections présidentielles de 2022.
- M. LAGORCE (Daux) propose de faire une CCE en juin.
- M. OLAGNON (Préfecture) signale la période des élections régionales et départementales.
- M. BOUDET (Association des habitants des coteaux de Ramonville-Saint-Agne) relève que s'abriter derrière un calendrier contraint alors que le précédent PPBE ne devait courir que sur la période 2013-2017 traduit de vraies problématiques de méthodologie.

M. FAVREL (CCNAAT) souligne que la réalisation d'un bilan du précédent PPBE ne devrait pas nécessiter beaucoup de temps étant donné que de nombreux travaux ont déjà été réalisés aussi bien par les associations que par la DGAC.

Le collège des associations ne dispose pas suffisamment de spécialiste en aéronautique pour pouvoir déléguer des représentants dans ces trois groupes de travail et milite donc pour un seul groupe d'autant que le précédent PPBE avec ses 16 mesures ne lui apparaît pas très sophistiqué.

A la suite de ces différentes interventions, M. OLAGNON (Préfecture), dans un esprit de compromis, propose d'organiser une CCE dédiée au bilan du précédent PPBE début juillet.

Il répond négativement à la demande de M. FAVREL (CCNAAT) de créer un groupe de travail composé des trois collèges pour travailler, en amont de la CCE, sur ce bilan.

Il n'est pas favorable non plus, à la proposition de Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang Arènes) sur l'organisation d'un comité permanent de préparation, considérant que les discussions doivent avoir lieu de manière contradictoire dans le cadre d'un unique comité permanent avant la réunion de la CCE, conformément au fonctionnement habituel.

- M. GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle et Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait remarquer que :
- fin juin ou début juillet auront lieu les prochaines élections régionales et départementales ;
- il n'apparaît donc pas opportun de fixer cette CCE à cette date alors que les nouveaux représentants du conseil départemental et du conseil régional n'auront pas encore été désignés.

Rappelant que le PPBE a déjà quatre ans de retard, il suggère de fixer la date de cette CCE en automne et ainsi prendre le temps nécessaire au bon déroulement des choses.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang Arènes) est d'avis de programmer un comité permanent début septembre et la CCE mi-septembre.

- M. FAVREL (CCNAAT) considère également qu'il est nécessaire de prendre le temps nécessaire pour bien travailler ces sujets qui engagent l'aéroport, les communes et les riverains pour les années à venir. Réaliser la partie bilan en septembre ne devrait pas retarder l'organisation d'une CCE avant la fin de l'année sur un nouveau PPBE et sur l'approche équilibrée et cela sur une base saine.
- M. AGNEL (Syndicat national des pilotes de ligne France) suggère plutôt d'organiser cette réunion CCE dédiée au bilan du précédent PPBE en mai ou début juin puisque les travaux sur ce dernier ont déjà été réalisés.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) maintient sa proposition et confirme que les associations travaillent sur ces documents depuis déjà 18 mois.

M. DRIJARD (UCQ) préconise de réunir un groupe de travail unique qui se réunirait avant le comité permanent et la CCE pour travailler sur ce bilan. Deux autres réunions suffiraient pour réfléchir aux contours du nouveau PPBE et respecter le calendrier initial.

**M. DUBOIS** (DSAC) relève qu'organiser un CP et une CCE dédiés au précédent PPBE repoussera la consultation publique entre la mi-décembre et la mi-février 2022 et que le laps de temps nécessaire pour réaliser le rapport de consultation ne leur permettra pas de positionner la CCE pour lancer l'étude d'impact selon l'approche équilibrée avant les élections présidentielles.

Il fait savoir que la DSAC se tient à la disposition des collèges pour organiser une à deux réunions pour avancer et échanger sur le nouveau PPBE.

M. OLAGNON (Préfecture) fait observer qu'il n'est pas possible de positionner un CP puis une CCE fin mai début juin. Le délai est trop court au regard de la préparation en amont nécessaire à ces réunions.

Sur la préconisation de M. DRIJARD (Union des Comités de Quartier) de constituer un groupe de travail dédié au bilan du PPBE en amont de la CCE d'une part, certains membres s'y sont opposés, d'autre part, le CP avant la CCE sera l'occasion de débattre de façon contradictoire de ce bilan.

Aussi, M. OLAGNON entérine l'organisation d'un CP et d'une CCE en septembre, ce qui n'interdit pas des échanges entre les différents membres de la CCE sous une forme qui reste à déterminer.

## 4/ Actualité sur l'état du trafic

M. CRÉBASSA (ATB) indique qu'en 2020, le trafic passager a été divisé par un peu plus de trois par rapport à 2019. C'est le trafic qu'accueillait la plateforme en 1989. C'est une onde de choc que subit, non seulement ATB, mais également l'ensemble des partenaires et des acteurs aéroportuaires qui représentent entre 4000 et 5000 employés sur la plate-forme.

ATB, grâce au dispositif de soutien de l'État, de l'activité partielle et de l'activité partielle de longue durée, a réussi à protéger la stabilité de l'entreprise et l'emploi, contrairement à certains partenaires qui n'ont pas eu d'autre recours que de supprimer des postes dans des proportions plus ou moins importantes.

### Mme COURADE (ATB) indique que :

- la chute du trafic en nombre de passagers est intervenue dès mars 2020. Il est inférieur de 67% à celui de 2019;
- le nombre de mouvements a baissé de plus 56% du fait essentiellement des vols commerciaux passagers qui, en octobre 2020, affichaient une baisse de 63% ;
- les vols commerciaux et les vols des constructeurs ont été moins impactés ;
- aucune ouverture de ligne n'a été réalisée en 2020.

Les équipes d'ATB étant dans l'incapacité d'appréhender les années futures en raison de la crise sanitaire, elle n'est pas en mesure de présenter des projections.

## M. CRÉBASSA (ATB) ajoute que :

- les prévisions de trafic se trouvent très vite obsolètes et sont révisées tous les trois mois ;
- l'activité économique de l'aéroport est fortement impactée;
- l'aéroport a recours à l'emprunt auprès des banques pour financer le peu d'investissement qui a été préservé.
- M. FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine) relève que :
- le nombre de mouvements d'avion ne baisse pas autant que le trafic passager ;

 la présentation ne fait nullement mention des vols de nuit alors qu'aujourd'hui encore, les riverains sont survolés à 2h ou 3h du matin par des vols de 737-400 qui sont des avions relativement anciens et bruyants.

Il interroge par conséquent sur le ratio de diminution du fret ou sur l'ouverture de nouvelles lignes de fret, rappelant à ce propos que les nuisances du fret aérien constituent la raison essentielle pour laquelle les associations de riverains souhaitent que soit débattue la question d'un couvre-feu nocturne. Par ailleurs, il a recherché les publications des statistiques des vols de nuit de 2019 et le bulletin de l'environnement sans succès.

- M. CRÉBASSA (ATB) répond qu'il a souhaité apporter un éclairage social sur l'impact de la crise avant que Mme COURADE présente les chiffres habituels. Il précise que :
- les chiffres concernant la baisse du nombre de passagers et la baisse des mouvements viennent d'être présentés. Les chiffres des vols de nuit 2019 sont bien disponibles et l'observatoire cœur de nuit, dont c'est le rôle, en fera l'analyse, muni de toutes les données nécessaires;
- ATB a revu sa politique de communication en rationalisant et sécurisant la diffusion et la transmission de certaines données. C'est pourquoi, le rythme et la granularité de la publication des statistiques générales du trafic, et non pas des statistiques qui sont relatives à l'environnement, ont été revus tout en respectant, bien sûr, les obligations réglementaires notamment vis-à-vis de la DGAC.

Ce constat touche en particulier l'environnement. Le bulletin témoin est mis à disposition sur internet, ainsi que la publication annuelle des indicateurs de performance et en particulier sur le bruit et le trafic nocturne ainsi que le traitement des plaintes et l'aide à l'insonorisation. L'observatoire cœur de nuit reste l'instance dans laquelle toutes les données relatives au cœur de nuit doivent être partagées. Aussi, il a été décidé que les données du bulletin environnement seraient désormais intégrées dans les données transmises à l'observatoire cœur de nuit.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) considère qu'il est indispensable de présenter en CCE un bilan des vols de nuit sachant que ces membres n'ont toujours pas été informés des résultats de l'hiver 2019–2020 et qu'il en est également de même pour les bulletins témoins, et cela depuis mars 2020.

- M. WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées) fait valoir que dans le cadre d'une commission environnement, il faudrait mettre l'accent sur l'environnement et sur les effets de la crise d'un point de vue environnemental pour ensuite en tirer des conclusions qui aideraient à comprendre les difficultés rencontrées par les habitants de la métropole toulousaine.
- M. OLAGNON (Préfecture) met en avant que l'objet d'un PPBE s'inscrit justement dans cette logique.
- M. FAVREL (CCNAAT) signale qu'en 2018, les services de l'aéroport avaient bien présenté dans le détail les vols de nuit et qu'il apparaît aujourd'hui que M. Crébassa opère des restrictions sur un certain nombre d'informations puisque les travaux de l'observatoire cœur de nuit ne sont pas disponibles sur internet et que cette instance ne s'est pas réunie depuis l'hiver 2019.

Il fait part de l'obtention auprès de l'ACNUSA de données sur les vols de nuit, mais se limitant à la période 2011 à 2018, ce qui traduit, selon lui, un problème de fond pour disposer d'un accès aux informations de 2019.

- M. OLAGNON (Préfecture) souligne que si aucune réunion de l'observatoire cœur de nuit ne s'est tenue en 2020, cela s'explique par le fait que cette instance a été recomposée comme la CCE à la suite de l'élection municipale du printemps dernier. Il assure que l'observatoire cœur de nuit se réunira dès que les conditions le permettront.
- M. CRÉBASSA (ATB) affirme à nouveau que ses services ne cherchent pas à restreindre l'accès à l'information et précise que cette restructuration de la diffusion des données ne vise qu'à plus de cohérence, le bulletin environnement étant repris intégralement dans le cadre de l'observatoire cœur de nuit.
- **M. WINTER** (France Nature Environnement) fait part de son souhait d'obtenir des services d'ATB une présentation du bilan environnemental détaillée au regard des évolutions actuelles et de la loi climat en cours d'élaboration.

À ce titre, il interroge sur les lignes jugées indispensables par rapport à l'impératif de limiter le nombre de vols intérieurs.

M. OLAGNON (Préfecture) rappelle que la CCE de ce jour s'attache à la méthode et l'organisation.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) trouve incompréhensible d'avoir à attendre la tenue d'un Observatoire cœur de nuit pour disposer des informations sur le nombre d'avions qui ont survolé Toulouse durant l'hiver 2019-2020.

**M. OLAGNON** (Préfecture) répond que si les services d'ATB ont mis en place une autre organisation pour communiquer ces chiffres, il n'en demeure pas moins que ces informations seront mises à disposition en préparation du prochain observatoire cœur de nuit qui devrait se tenir dans un délai tout à fait raisonnable.

**Mme BEER-DEMANDER** (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) et **M. GUTIERREZ** (Maison de quartier Bagatelle et Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) s'insurgent de cette fin de non-recevoir.

M. CRÉBASSA (ATB) fait valoir que les éléments du trafic nocturne, qu'il s'agisse de ceux du début de nuit ou du cœur de nuit, font partie des indicateurs de performance de l'année 2019 et sont disponibles sur le site internet de l'aéroport dans la partie environnement.

### 5/ Les expérimentations de modification de trajectoires

M. GROSSI (SNA Sud) présente le bilan des expérimentations de modification de trajectoires. Il rappelle que les deux trajectoires de départs ont été mises en expérimentation en mai 2019.

Concernant les départs vers le Nord en piste 14, l'objectif de la modification est d'améliorer la sécurité tout en cherchant à minimiser l'impact environnemental.

S'agissant de l'expérimentation des départs vers le Sud, elle a été suspendue sur décision de la DGAC et de la préfecture mi-2020. Depuis cette date, les publications aéronautiques ont été supprimées et les précédentes trajectoires dites conventionnelles sont de nouveau utilisées.

Il tient d'ailleurs à le souligner puisque des associations et riverains avaient le sentiment que cette expérimentation était toujours d'actualité.

Dans le détail, il montre que des flux de trajectoires enregistrés sur différentes journées lors d'un décollage vers le sud, avant pendant et après expérimentations, font apparaître les éléments suivants :

- pour les trajectoires dites conventionnelles, les avions doivent atteindre une distance de 8 nautiques de la balise de Toulouse et une altitude de 4 000 pieds avant de pouvoir virer. Une contrainte qui, selon la performance des avions et la météo, fait que certains avions arrivent à la distance requise des 8 nautiques de la balise et des 4 000 pieds relativement tôt et peuvent virer immédiatement tandis que d'autres arrivent à ces 8 nautiques sans atteindre l'altitude suffisante, ce qui les oblige à poursuivre dans l'axe et virer un peu plus tard. Cela entraîne le survol d'une étendue de population très large dénommée dans le jargon aéronautique phénomène de dispersion des trajectoires;
- -les expérimentations ont été conduites en plusieurs phases en modifiant différentes données afin de répondre aux attentes des élus. Avec ces procédures satellitaires, le faisceau de trajectoires est resserré et le suivi beaucoup plus précis. Tous les avions virent exactement au même moment et au même point. La seule dispersion possible est liée à la vitesse qui génère des rayons de virage légèrement différents.
- enfin, comme indiqué sur le diaporama après la suspension de l'expérimentation, les trajectoires sont bien les mêmes qu'avant et présentent à nouveau des dispersions.
- M. FAVREL (CCNAAT) fait observer qu'il ressort des données enregistrées le 9 septembre dernier que les avions vont plus loin avant de virer, certainement en raison de leur poids important, et cela est peut être à l'origine du ressenti des riverains des communes du Sud de l'agglomération et expliquer les plaintes, puisque ces trajectoires ne s'inscrivaient pas clairement dans la norme.
- M. GROSSI (SNA)explique que, s'agissant de la journée de septembre prise à titre d'exemple, les populations survolées sont plus nombreuses en raison de ce phénomène de dispersion. Cela peut s'expliquer par exemple par de fortes chaleurs qui rendent la montée en altitude plus lente et donc une mise en virage plus tardive.
- M. BÉLAIR (SICOVAL) met en avant la problématique relative aux avions qui opèrent un virage au-dessus du centre des villages de Vieille-Toulouse et de Pechbusque et dont les niveaux sonores de 75dB sont largement supérieurs à la limite des 55dB.
- M. LUBAC (SICOVAL) demande s'il serait possible, toujours dans le cas des décollages vers le Sud en piste 14, de disposer des données sur les virages pris sur la gauche par les avions.
- M. OLAGNON (Préfecture) suggère au regard du timing contraint de cette séance, que les précisions soient demandées ultérieurement au SNA afin de permettre à M. GROSSI d'exposer à présent les expérimentations Nord.
- M. GROSSI (SNA) concernant les trajectoires dites FISTO 32, soit un décollage vers le Nord, pour les destinations vers le Nord, indique que :
- les expérimentations sont menées depuis 2019 en piste 32; cette modification de trajectoire a été lancée suite à la demande d'une association de riverains et de l'ACNUSA. L'ACNUSA elle-même a fait une recommandation à la DGAC d'étudier des modifications de trajectoire ayant pour but d'améliorer l'impact environnemental en décollage de la piste 32.
- cette modification de trajectoire satellitaire a pour seul objectif une amélioration environnementale;
- à la suite de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a prononcé un avis favorable à une modification permanente de la circulation aérienne avec pour recommandations la mise en œuvre de procédures de pilotage appelée « mesure moindre bruit » ou « noise abatement procedures », NADP1. Son avis favorable était assorti de six réserves.

Plus précisément, <u>la première réserve</u> concerne la prescription d'une obligation, pour les pilotes comme pour les contrôleurs aériens, de respecter la trajectoire jusqu'au point dénommé BO322 situé à l'ouest de la commune de Grenade.

À cet effet, cette obligation a été intégrée aux manuels d'exploitation des contrôleurs aériens de Toulouse. Aucun changement de trajectoire autre que pour des raisons de sécurité ne peut être autorisé avant que les avions n'arrivent au point BO322. Pour évaluer la réalisation de cette prescription, les flux de trajectoire entre l'expérimentation avant la levée de réserves, phase 1, et l'expérimentation après la levée des réserves, phase 2 ont été comparés.

## S'agissant de <u>la deuxième réserve</u> :

- cela consiste à modifier le point de divergence de flux de trajectoire lors de deux départs,
  l'un vers le Nord, et l'autre vers le Nord-Ouest;
- cette divergence doit s'opérer au point BO322 situé plus loin que le point BO320, conformément à la demande du commissaire enquêteur;
- cela a permis de supprimer une branche de trajectoire qui continuait directement vers le Nord-Ouest avec, à la clé, une diminution de la gêne sonore pour les communes proches de cette trajectoire en particulier pour celle de Larra.

### Concernant la troisième réserve :

- il s'agit de décaler le point BO320 plus au Sud, dans l'axe de piste en examinant l'opportunité de le décaler plus vers l'Est sans obérer les gains en termes d'amélioration, de diminution de la gêne sonore sur la commune de Merville;
- l'emplacement du point BO320 a donné lieu à l'analyse de plusieurs options présentées aux élus concernés, et à une décision des autorités ;
- toutes les compagnies aériennes et usagers de l'espace ont été informés de cette modification et le respect des flux de trajectoire a été vérifié.

La quatrième réserve vise à améliorer la procédure moindre bruit appelée NADP1 pour FISTO LACOU en précisant le niveau de décollage sur piste dans l'objectif d'augmenter l'altitude des avions quand ils survolent les communes et obtenir ainsi une diminution de la gêne sonore. De plus, les aéronefs sont contraints de suivre une pente minimale de 8% et une hauteur minimale de survol du point appelé BO322. Quel que soit l'avenir de ces expérimentations, l'interdiction des décollages à mi-piste demeurera.

## La cinquième réserve :

- consiste à installer un dispositif de mesure de bruit permanent sur les communes de Daux et de Merville avec des appareillages de qualité en concertation avec les collectivités;
- l'objectif est de pouvoir disposer de mesurages sonores sur le long terme et suivre les variations ou les évolutions;
- des capteurs provisoires ont été installés avant et pendant la levée des réserves afin d'obtenir un comparatif avant et après;
- un capteur de bruit a depuis été installé à Daux par le conseil départemental et un autre doit être installé à Merville par ATB.

La sixième et dernière réserve consiste à évaluer les cinq mesures par la prolongation de l'expérimentation en cours, jusqu'à un avis de la commission consultative environnement un avis de l'ACNUSA, pour aboutir à la décision de publication de ces modifications de trajectoire par les autorités compétentes et ainsi les sortir de leur cadre expérimental actuel.

# Plus particulièrement sur ces mesures :

- chaque changement de trajectoires est précédé d'une publication ;
- la mission environnement de la DSNA a réalisé une campagne de mesurage sonore à Merville du 16 mars au 31 octobre 2020 pour évaluer l'impact de la levée des réserves;
- la mission environnement a également intégré les mesurages sonores réalisés grâce à une station de mesures sonores installée par le gestionnaire de l'aéroport de Toulouse sur la commune de Daux.

Il ressort de l'ensemble de ces données de capteurs les éléments suivants :

- sur le capteur de Merville, une augmentation de 0,3dB après déplacement du point BO320;
- sur le capteur de Daux, une diminution de l'impact sonore de 0,8dB.

En dernier lieu, si les variations inférieures à 1dB sont relativement faibles, il est néanmoins constaté une tendance à l'amélioration sur la commune de Daux sans obérer significativement les gains en termes d'améliorations environnementales sur la commune de Merville conformément aux directives du commissaire enquêteur.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent - Daux) au nom de la commune de Daux, de celle de Larra, avec le soutien de celle de Grenade, fait la déclaration suivante :

« En octobre 2019, je suis intervenu dans cette assemblée alors que l'expérimentation avait débuté et que l'enquête publique était en cours. J'avais témoigné du désarroi des habitants de nos communes non associés à l'étude préalable devant la forte hausse des nuisances sonores au village. De notre inquiétude sur l'impact pour la santé des enfants, sur notre sentiment d'injustice alors que nous avions supporté sans nous plaindre les nuisances dues aux atterrissages Nord de toute origine et aux départs Nord vers le Sud et vers l'Ouest. Je m'insurgeais sur le fait qu'aucune mesure de bruit en réel n'avait été faite avant l'expérimentation et ni prévue pendant afin de qualifier la réalité de l'impact sonore.

La commune de Larra enregistrait pour sa part une forte augmentation des nuisances liées à la concentration des flux aériens, de même que Grenade. L'enquête publique s'est déroulée en effet sur des éléments théoriques. Quelques personnes supplémentaires, 25 exactement, seraient soumises à des vols à plus de 65dB. Maintenant, d'ailleurs, le commissaire enquêteur, on l'a vu, a regretté cette absence de mesures réelles le conduisant à émettre des réserves et des recommandations.

Des centaines de riverains se sont exprimés majoritairement hostiles à cette évolution des trajectoires.

En décembre 2019, malheureusement après la fin de l'enquête publique, l'aéroport nous a installé un dispositif sentinelle de mesure de bruit et je l'en remercie.

De décembre à février, nous avons eu accès aux données réelles et le résultat était sans appel : un vol sur deux aux écoles de Daux, 300 élèves au beau milieu, dépasse le NA60, 10 à 40% dépassent le NA65. Nous sommes loin des 25 habitants touchés évoqués dans le dossier d'enquête publique.

Le 25 février 2020, à trois semaines des élections municipales, il nous a été demandé de prendre position sur des variantes de trajectoires que Monsieur Grossi vient de nous présenter pour lever les réserves numéro six sans d'ailleurs nous donner à l'époque les éléments factuels d'impact sonore. Je me suis personnellement refusé comme plusieurs de mes collègues en période de campagne électorale à émettre un avis. J'ai par contre remis à la DGAC l'analyse que nous avions pu faire des données sentinelles de décembre 2019 à février 2020 au niveau des écoles. Je n'en ai pas entendu parler depuis.

Quelques jours avant le premier confinement, un arrêté confirmant les nouvelles trajectoires a été pris. Depuis, le trafic a drastiquement chuté. Le conseil départemental via l'association Bruits Paris fait installer une sonde au niveau des écoles de Daux qui, fort heureusement, a remplacé la sonde de l'aéroport qui devait repartir. Les données sont désormais en libre accès et chacun d'entre vous peut les consulter à sa convenance.

Nous avons depuis, la commune de Larra et celle de Daux avec le soutien de la commune de Grenade, demandé l'annulation de l'enquête publique au vu des éléments non concordants entre les estimations théoriques et les mesures réelles qui même au premier trimestre 2021 montrent sans ambiguïté que le bruit global notamment du fait de Fisto Lacou s'établit à 50 % des vols dépassant NA62 et 23 % des vols dépassant NA65. Il nous a été répondu à nouveau qu'il n'y avait pas matière à statuer. Bref, la question ne serait pas posée.

Nous avons envoyé ces derniers jours, la commune de Daux et celle de Larra avec le soutien de Grenade, un dossier complet à l'ACNUSA. Je vous l'ai transmis, Monsieur le Président.

Je constate aujourd'hui que la DGAC a pu faire des mesures de bruit à Daux et à Merville. Pourquoi ne les a-t-elle pas faites plus tôt? Celles-ci confirment finalement nos mesures malgré le trafic non significatif actuel. Ce ne sont donc pas 25 habitants qui sont soumis au seuil NA65, mais des centaines voire bien plus ce qui change la donne théorique et le cas effectif des populations touchées.

Nous demandons donc une nouvelle fois que cette expérimentation ne soit pas généralisée. En aucun cas, nous n'accepterons que le bruit résultant de cette expérimentation incomplète ne soit le point de départ de l'approche équilibrée qui vient d'être lancée, de l'actualisation du PEB, de celle du PPBE dont nous venons de parler.

Nous n'acceptons pas le risque sur la santé de nos enfants ni la menace sur le développement de nos territoires. Il ne s'agit ni d'une rivalité de territoires, ni d'un combat contre l'aéronautique ou contre le trafic aérien, mais d'une recherche d'équité. La population de nos communes, nos conseils municipaux, attendent de cette assemblée consultative qu'elle demande le sursis à statuer ainsi qu'un retour arrière pour qualifier la situation antérieure. Le contexte sanitaire actuel milite par ailleurs pour différer toute décision définitive. »

- M. SANCHEZ (VAC) fait savoir que son association, par de multiples lettres adressées à la préfecture, à la DGAC et au SNA, a cherché à obtenir, sans succès, les données sources qui ont servi à l'enquête publique. La raison est qu'il les conteste notamment du fait que :
- la dernière phase de l'expérimentation a été réalisée pendant la pandémie, une période où le trafic n'était pas représentatif de ce qu'il peut être usuellement;
- les résultats ont été obtenus avec des avions différents et un taux d'occupation de passagers également distinct.

En l'état, les associations ne peuvent pas accepter ce résultat présenté comme un gain de 0,8 dB sur la commune de Daux. Il réclame, une fois encore, de disposer des données sources pour pouvoir les étudier et ne pas se contenter de conclusions telles que celles qui viennent de leur être présentées.

- M. AGNEL (SNPL), en qualité de technicien pilote, tient à clarifier les éléments suivants :
- pour préserver la majorité des habitants de la région toulousaine et principalement de Toulouse, décision a été prise d'autoriser les décollages face au Nord jusqu'à 15 km/h;
- les pilotes doivent composer dans un tel cas avec un vent arrière et un vent de travers au sol, mais aussi dans certaines circonstances, à 5000 pieds, soit 1 400 m, avec un vent arrière jusqu'à 160 km/h alors que le calcul des limitations fourni par les fabricants d'avions Airbus ou Boeing ne tient compte que du vent au sol, ce qui représente un problème d'importance;
- les fabricants d'avions pour y remédier devraient leur fournir des possibilités de calcul avec des vents à deux tranches d'altitude sur la base de données fournies par les services de la météorologie.

### Par ailleurs, il signale que:

- les décollages de la piste Novembre 2, avec une pente de 8%, en direction du point BO322 nécessitent plus de puissance moteur ;
- les décollages en bout de piste de Novembre Unité réclament moins de puissance moteur mais occasionnent plus de gêne sonore, car plus proches de Toulouse, mais aussi une consommation accrue de carburant en raison d'un temps de roulage plus important et d'une montée en altitude plus lente.

Mme AYGAT (Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent – Merville) fait observer que M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent - Daux) dans sa déclaration a omis de mentionner la commune de Merville alors que cette dernière est impactée comme peuvent l'être celles de Larra, de Daux et de Grenade.

Elle rappelle avoir déclaré être disposée à partager équitablement le fardeau de cette gêne sonore avec Daux et renouvelle son souhait de voir ce dialogue s'établir dans un esprit de compréhension et de conciliation.

M. FAVREL (CCNAAT) déclare être satisfait de la décision de la DGAC, bien que tardive, d'inscrire dans les règles, l'obligation de décollages à l'extrémité de pistes. Il ajoute dans le prolongement des propos de M. AGNEL (SNPL) que les constructeurs devraient intégrer dans le calcul de l'EPNdB de leurs avions, différentes conditions météo afin d'être plus proche de la réalité et que les modélisations de la DGAC devraient dans le même temps prendre en compte les vents latéraux pour être plus représentatives.

Les variations de décibels présentées par M. GROSSI (SNA) sont en fait des moyennes et sachant que 3dB de plus représentent deux fois plus de bruit et qu'un dB un tiers de bruit en plus, tout dépassement de moyenne par quelques avions est catastrophique pour les riverains.

Concernant la modification de procédure Nord, il signale que la proposition de la DGAC de basculer des vols vers le Nord ne vise pas à protéger les populations du Sud de l'agglomération des nuisances sonores, mais à permettre à l'aéroport de se développer. La DGAC a formulé cette proposition dès 2011 constatant l'augmentation du trafic aérien en provenance et à destination des pays du Sud.

Puis, s'agissant des modifications de trajectoire, il rappelle que :

- les seuls documents connus des citoyens sont les PEB et les PGS ;
- ceux-ci déterminent la valeur d'un patrimoine en zone urbaine à proximité d'un aéroport;
- le PEB de Toulouse est maintenant vieux de 2007, date à laquelle la modification de trajectoire de Merville a été décidée;
- les populations ayant acquis un bien depuis, dans les différentes zones l'ont par conséquent fait en connaissance de cause.

À ce titre, il fait valoir que leur position est que toute modification de trajectoire ne peut se faire sans une étude d'impact sur les PEB et les PGS au regard des conséquences financières pour les populations concernées. Certains peuvent voir leur patrimoine valorisé quand d'autres verront le leur complètement déprécié.

Aujourd'hui le PEB est totalement obsolète et les groupes de travail constitués en 2018 n'ont abouti à rien en prétextant de la difficulté d'établir des prévisions de trafic, ce qui a contribué au peu de confiance que les associations de riverains accordent à cette façon de travailler.

Il fait part de son opposition à toute enquête publique sur une modification de trajectoire qui ferait l'impasse sur une étude d'impact sur les PEB et PGS.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), s'interroge sur la validité de la levée des réserves dès lors que la DGAC, qui a lancé la modification de trajectoire et produit les cartes, est également en charge de la levée de ces réserves; l'intérêt général ne doit pas être confondu avec la loi du plus fort. Enfin, elle déclare que son association œuvre pour aider les minorités à trouver leur place dans ce terrain aéronautique et non les accabler.

M. LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville) en complément des interventions de Mme AYGAT, maire de Merville, fait savoir que les associations du Nord toulousain, de Daux, de Larra, d'Aussonne, et de Merville se sont déjà rencontrées et que de manière générale, toutes les communes impactées par les nuisances sonores doivent œuvrer ensemble pour trouver un accord collectif.

M. DUBOIS (DSAC), en réponse aux différentes interpellations, assure que les données de l'expérimentation demandées par M. SANCHEZ (VAC) lui parviendront très rapidement.

Il souligne, s'agissant de la déclaration de M. FAVREL (CCNAAT) quant à la procédure au Nord qui ne viserait qu'à permettre une augmentation du trafic au bénéfice d'ATB, que c'est un procès d'intention et que cette expérimentation n'a pas d'autre objectif que d'améliorer la situation.

Pour faire suite à la remarque de Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) sur la levée des réserves, il précise que le SNA a présenté les preuves de la levée des réserves lors de son exposé :

- quand ce dernier indique qu'il lui est interdit de donner des directs, il produit le manuel d'exploitation où ceci est spécifié;
- quand il déclare qu'une des trajectoires a été supprimée, l'information est publiée par l'AIP.

L'ACNUSA est aussi en capacité pour rendre son avis sur le fond et produire toutes sortes de contre-analyses.

En définitive, il signale que l'important porte sur la capacité pour tous de vérifier que les données communiquées sont justes.

## M. GROSSI (SNA) complète ces propos et :

- fait valoir que le service de navigation aérienne a respecté à la lettre le suivi de la doctrine dans la construction de procédures ou dans la modification de procédures qu'il s'agisse des présentations en CCE, des réponses aux demandes de la CCE et des présentations à l'ACNUSA réalisées en amont de chacune de leurs actions;
- confirme l'usage de modélisations en expliquant que cette méthodologie est nationale, mais aussi internationale et, qui plus est, validée par l'ACNUSA et en cela absolument conforme aux règles de la profession;
- fait observer que si les demandes d'explications sont tout à fait justifiées, certaines relèvent du procès d'intention.

Il cite la remarque des associations et de certains élus sur le caractère biaisé des expérimentations réalisées en pleine pandémie.

En effet, pour une modification de trajectoire, il faut publier les données en amont pour que toutes les compagnies puissent avoir les éléments de la nouvelle trajectoire et les intégrer dans les ordinateurs de bord de flotte de leur compagnie. Cela représente un travail de préparation de plus de trois mois qui atteste que le SNA n'a pas cherché à réaliser ces expérimentations en pleine pandémie.

Il met en exergue le fait que les mesures de bruit ont été réalisées sur un autre nombre de vols, indépendamment de la densité du trafic. C'est ainsi que pour Daux, sur la phase 1, près de 2800 événements sonores ont été enregistrés, et en phase 2, 1600 et cela a nécessité compte tenu de la faible densité du trafic, un délai bien plus long qu'il n'aurait été en temps normal.

M. SANCHEZ (VAC) assure qu'il ne cherchait pas à faire un procès d'intention au SNA et à la DGAC, mais à s'inscrire dans le partage de l'ensemble des données d'entrée du périmètre de ces expérimentations, en toute transparence. Le nombre de vols qui fut nécessaire à ces dernières n'est qu'un des facteurs qui concourent aux nuisances occasionnées. En l'état, le modèle n'est pas à remettre en cause. Il aurait fallu, notamment, prendre en compte le taux de pollution, les types d'avions et leur emport qui sont aussi des facteurs influant sur les nuisances en général. Il pose les questions suivantes:

- le mercredi 9 avril était-il représentatif?
- à quelle date les mesures du modèle théorique ont-elles été réalisées ?
- la population de Daux était-elle la même à l'époque?

Concernant les interventions de Mme AYGAT, maire de Merville, et des associations du Nord, il se déclare également prêt à discuter et à travailler afin de traiter ensemble les problématiques auxquelles font face toutes leurs communes.

Il signale qu'il n'y a pas eu vraiment de partage sur les trois trajectoires suite à l'enquête publique et que celle choisie le 25 février, la plus à l'Est, n'a en rien changé l'altitude ou la trajectoire.

### M. OLAGNON (Préfecture) reconnaît :

- un problème de méthode dans la mise en œuvre de ces expérimentations ;
- que la réunion des maires aurait dû se tenir avant le démarrage de ces dernières ;
- qu'il aurait fallu prendre les mesures du bruit avant et pendant l'expérimentation et faire également le bilan.

Il souligne la complexité des débats engendrée par une modification de trajectoire pendant lesquels se confrontent des intérêts divergents. Intérêts divergents qui se doivent d'être objectivés.

Des enseignements en ont été néanmoins tirés et les informations manquantes seront bien évidemment transmises, d'autant que cette présentation ne fait pas l'objet d'un vote aujourd'hui, lequel sera programmé lors de la prochaine CCE de septembre qui portera sur le PPBE et l'étude d'approche équilibrée.

Des discussions, dont les modalités restent à définir, seront engagées, indépendamment de l'observatoire du cœur de nuit, qui devra également se tenir entre temps.

M. OLAGNON (Préfecture), il remercie l'ensemble des membres pour leur participation et, l'ordre du jour étant épuisé, lève la séance à 17h20.

Le secrétaire général

Denis KAGNON

