

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉRODROME DE TOULOUSE BLAGNAC - 20 OCTOBRE 2021

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

Les présents :

Pour les Collectivités locales

Julien KLOTZ (Conseil Départemental de la Haute-Garonne) - Thierry SENTOUS (Toulouse Métropole) - Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) - Frédéric LEMAGNER (Toulouse Métropole) - Véronique BARRAQUE ONNO (Toulouse Métropole) - Gérard ROBERT (SICOVAL) - 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 et Merville) - Marc SZTULMAN (Conseil Régional Occitanie) - Stéphanie SENSE (Conseil Régional Occitanie)

Pour les Associations

Patrice CARIVEN (Aussonne Environnement) - Alain GARCIA (Aussonne Environnement) - Christophe SIBERTIN-BLANC (Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines) - Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle) - Claudine VASSEUR (association Parc de Gounon) - Jérôme FAVREL (CCNAAT) - René BOUDET (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine) - Jean-Paul TAILLANDIER (Comité de quartier des Sept Deniers) - Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu) - Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu) - Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Jean-Loup PLUMECOQ (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Claude LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville) - Georges WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées) - Guillaume DRIJARD (Union des comités de quartier) - Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin-du-Touch) - Christian CASSAGNE (Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin-du-Touch) - Christian DZIEDZIC (Association du Parc de Gounon) - Didier BARGIACCHI (Association de défense du quartier de Lardenne) - Jean-Noël PERLES (CCNAAT)

Pour les Professions aéronautiques

Sébastien GAILLOT (Airbus SAS) - Patrick REBY (Air France) - 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) - Lahcen KARAOUI (Airlines Operations committee) - Anaïs BENSAÏ (FNAM) - Romain SCHULZ (FNAM)

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

Christine COURADE (ATB) - Philippe CRÉBASSA (ATB)

Invités

Pour l'APPEL : Bernard DEMBLANS – Claude DELORT

Pour la DSAC : Arnaud DENAES, Réjane LAVENAC

Pour le SNA : Nicolas DUBOIS, Philippe GROSSI, Sophie COPPIN

Pour ATB : Anne JULIA, Corinne COLLIN, Ariane RISSER-MAROIX

Pour la Préfecture : Céline ENJAUME, Françoise HAEFFELIN, Stéphanie MONTOLIU

Absents

Pour le Syndicat National des Contrôleurs du Trafic Aérien : Aurélien GIACOMETTI

Pour Toulouse Métropole : François CHOLLET - Jean-Baptiste de SCORRAILLE -

Hélène CABANES

Pour le SICOVAL : Christophe LUBAC - Véronique HAITCE - Didier BELAIR -

Thierry OUPLOMB

Pour Muretain Agglo : David-Olivier CARLIER - Amandine LAMPIN

Pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne : Pascal BOUREAU

Pour la Fédération nationale de l'aviation marchande : Georges LACHENAUD

SOMMAIRE

1	Approbation du procès-verbal de la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac du 15 avril 2021.....	5
2	Recueil de l'avis de la commission sur la modification de certaines trajectoires vers le Nord.....	6
3	Présentation du bilan du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2012-2017.....	14
4	Échange sur la mise en place de groupes de travail pour l'élaboration du nouveau PPBE.....	26

M. Denis OLAGNON (Préfecture) ouvre la séance à 14h qui se tient ce jour, à la fois en présentiel et à distance. Il procède à l'appel et constate que le quorum est atteint. Il précise que l'APEL (Association de Larra) a été invité à cette commission pour apporter son éclairage sur les procédures Nord et sera donc entendue sur ce point de l'ordre de jour.

Préambule : Les Ateliers du Territoire

En préambule, il évoque la tenue des Ateliers du Territoire annoncé par le Préfet dans la presse. Une équipe pluridisciplinaire du ministère de la Transition Écologique viendra sur l'agglomération toulousaine pour organiser avec les élus une réflexion sur les questions de mobilité, de logement, d'utilisation du foncier mais aussi sur toutes les problématiques environnementales susceptibles de se poser sur le territoire.

Madame Delga, Monsieur Moudenc, et d'autres grands élus, ont été informés par le Préfet de cette démarche. Celle-ci vise dans un délai de 10 à 12 mois à établir une feuille de route partagée par les collectivités et les services de l'État.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), **M. Christian GUTIERREZ** (Maison de quartier de Bagatelle) et **M. Jérôme FAVREL** (CCNAAT) :

- s'étonnent que la Commission Consultative de l'Environnement ait dû apprendre par la presse l'organisation de ces ateliers alors que dans l'article 1er de la CCE, il est stipulé que celle-ci « est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » ;
- s'interrogent sur l'articulation de cette démarche avec le PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) et l'approche équilibrée ;
- relèvent que celle-ci ne s'inscrit pas dans le débat démocratique dès lors que les services de l'État incluent deux composantes de la CCE soit les élus et certainement l'aéroport et qu'elle en exclut la troisième représentée par les associations de riverains alors que l'environnement de l'aéroport sera nécessairement traité dans le cadre de cet atelier.
- déplorent qu'ils n'aient même pas été destinataire comme le journal la Dépêche du communiqué presse, ce qui atteste du peu d'estime que les services de l'État nourrissent à leur encontre.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) objecte que cette annonce a justement pour objet d'informer l'ensemble des membres de la CCE qui n'en auraient pas eu connaissance.

Ces Ateliers du territoire ne traiteront pas uniquement des nuisances sonores. Ils considéreront un périmètre plus large que sont les mobilités, le logement, et les problèmes de foncier,...

M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées) rétorque que la CCE ne se limite pas à examiner les problèmes provoqués par le bruit et que cette dernière, s'intéressant à tous les problèmes environnementaux occasionnés par l'aéroport de Toulouse-Blagnac, doit pouvoir débattre de ces sujets.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) estime que les problématiques de l'agglomération toulousaine sur la mobilité, les constructions de logement, la disponibilité du foncier et l'application du zéro artificialisation nette dépassent très largement le cadre des sujets abordés en CCE.

M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées) ne partage pas ce point de vue arguant que ces questions intéressent au premier chef la Fédération Nationale et France Nature Environnement en particulier, dont il est le représentant, mais aussi les Toulousains en général.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) met en avant qu'effectivement, cette démarche d'ateliers du territoire concerne tous les acteurs de l'ensemble de l'agglomération toulousaine et que dans cette logique d'aménagement du territoire, seront associés l'ensemble des partenaires : associatifs, élus et acteurs économiques.

M. Guillaume DRIJARD (Union des comités de quartier) fait valoir qu'en matière d'urbanisme, toutes les associations de quartier ici présentes ont été parties prenantes à l'enquête publique sur le PEB et qu'un grand nombre d'entre elles a également contribué à l'élaboration du projet de PLU-H ; il relève que le lien démocratique dans son fonctionnement doit intégrer les services, les experts, les élus, mais aussi les populations dont l'expertise d'usage et la compétence à travailler avec les différentes parties sur les questions de mobilité, d'urbanisme ou de foncier sont aujourd'hui reconnues par les élus métropolitains.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) précise justement que certains partenaires de la CCE ont vocation à s'exprimer dans ces ateliers des territoires mais que les thématiques à traiter nécessitent de recueillir l'avis d'un plus grand nombre d'acteurs, raison pour laquelle ces dernières ne seront pas traitées en CCE.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) souligne avec force que les riverains dans leurs quartiers sont les premiers à être habilités à s'exprimer en matière d'environnement et d'urbanisme, a fortiori avec ceux qui veulent en débattre sans connaître leurs problèmes. Il rappelle également que la présence des associations est essentielle pour veiller au respect de la loi et pour s'opposer si nécessaire à ceux qui voudraient s'y soustraire comme ils ont eu à le faire, par le passé, quand certains avaient la volonté de densifier les constructions individuelles et collectives sous les couloirs aériens.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) assure qu'il n'est pas question d'exclure les associations de ces ateliers du territoire dont les thématiques, par contre, ne seront pas traitées en CCE de par leur périmètre beaucoup plus large.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) encourage vivement les services de l'État à associer la CCE à ce comité de pilotage au risque, dans le cas contraire, de ne pas obtenir l'assentiment des populations concernées d'autant qu'elle compte également en son sein nombre de sachants.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) dans le même esprit, relève que les services de l'État, dans le respect de leurs engagements sur la participation citoyenne à la décision publique en matière d'environnement, doit intégrer une délégation de la Commission Consultative d'Environnement dans le comité de pilotage de ces ateliers pour que celle-ci apporte son expertise et qu'elle rende des comptes aux différents collègues de la CCE.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) s'exprime pour Europe Écologie Les Verts qu'il représente même s'il ne siège pas à ce titre, et il rejoint le point de vue des associations.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) déclare prendre note de la demande qu'une réflexion soit menée sur le sujet.

1 Approbation du procès-verbal de la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac du 15 avril 2021

M. Denis OLAGNON (Préfecture) passe au premier point à l'ordre du jour, il soumet à l'approbation des membres le compte rendu de la CCE de la réunion du 15 avril 2021.

M. Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu) précise qu'il est bien représentant de Daux Environnement et non de Vivre à Cornebarrieu dont il est le suppléant.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) précise que M. SANCHEZ est bien inscrit dans l'arrêté préfectoral comme membre de l'Association Vivre à Cornebarrieu en tant que suppléant de Mme SAUVAIRE.

M. Patrice CARIVEN (Aussonne environnement) signale une erreur concernant les départs vers le Nord en piste 14 en page 12.

M. Arnaud DENAES (DSAC) précise qu'il n'y a pas d'erreur car il est fait référence aux départs en QFU14 qui étaient réalisés pour des raisons de sécurité tout en minimisant autant que faire se peut l'impact environnemental. Donc, la phrase est correcte « En QFU14. »

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) juge dommageable que les associations de riverains ne puissent pas disposer du projet de compte rendu pour relecture avant validation en séance pour des raisons d'efficacité et d'équité, et faire ainsi que les éventuelles erreurs puissent être corrigées en amont.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) indique que le dispositif actuel qui prévoit sa rédaction par les services d'ATB sera à ce stade maintenu. Cela étant dit, il déclare que ce point sera regardé.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) estime qu'ATB, contrairement aux services de l'État ou de la DSAC, ne devrait pas disposer d'un droit de retour sur ses propres propos ou ceux des autres membres de la CCE.

M. Philippe CRÉBASSA (ATB) objecte que si les équipes d'ATB rédigent effectivement en qualité de secrétaire de séance le compte rendu sur la base des enregistrements, à titre personnel, il ne le relit pas.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) propose de passer au deuxième point de l'ordre du jour.

2 Recueil de l'avis de la commission sur la modification de certaines trajectoires vers le Nord

M. Philippe GROSSI (SNA Sud) rappelle les différentes étapes constitutives de ce dossier avant le recueil d'un avis formel des membres de CCE sur une modification de trajectoires pour les départs vers le Nord de Toulouse.

À cet effet, il relate que :

- la demande initiale émane d'une enquête sur la gêne sonore réalisée par l'association Aussonne Environnement ;
- le ministère du développement durable et de l'énergie, ainsi dénommé à l'époque mais également l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), en avaient été destinataires ;
- l'ACNUSA a jugé ce rapport pertinent et a saisi la direction des services de la navigation aérienne (DSNA) pour que celle-ci étudie les possibilités de modifier les trajectoires Nord suite à cette enquête ;
- le SNA Sud s'en est chargé et a présenté un rapport à l'ACNUSA fin 2015 ;
- cette première présentation fut bien accueillie par un collègue d'expert de l'ACNUSA qui a demandé à ce qu'elle soit approfondie ;

- le rapport initial a été envoyé en avril 2016. Celui-ci a été rejeté pour des raisons de sécurité, l'activité d'essais en vol d'Airbus, ne permettant pas de faire des virages immédiatement après le décollage. Le collège de l'ACNUSA a néanmoins demandé à poursuivre cette réflexion sur des trajectoires alternatives dans l'objectif de diminuer globalement le nombre de personnes impactées par les nuisances sonores.
- en septembre 2016, le collège de l'ACNUSA a estimé que les premiers résultats présentés étaient très favorables en termes de sécurité comme en termes de population survolée et que ceux-ci devaient être approfondis pour être ensuite exposés aux membres de la CCE Toulouse, ce qui fut fait en juillet 2017.
- en janvier 2019, ces nouvelles procédures ont été présentées pour avis à la CCE Toulouse ;
- les membres de la CCE ont rendu à un avis favorable à ces modifications de trajectoires ;
- l'ACNUSA, compte tenu de la diminution globale du nombre de personnes impactées par des nuisances sonores, a également rendu en février 2019 un avis favorable pour la mise en place d'une expérimentation rapide de cette procédure dite FISTO 5P en piste 32 ;
- en mars 2019, la modification de trajectoires nécessitant une enquête publique, a été formalisée ;
- le 23 mai 2019, le début d'expérimentation de cette trajectoire, conformément à la recommandation de l'ACNUSA, a été lancée ;
- en juin 2019, les maires des communes concernées ont été destinataires de courriers leur expliquant la démarche de ces expérimentations ;
- entre septembre et octobre 2019, l'enquête publique s'est déroulée.

En novembre 2019, l'ACNUSA a émis un nouvel avis recommandant une mise en œuvre rapide des travaux pour aboutir aux deux procédures dénommées FISTO & LACOU 32, sous réserve de l'avis du commissaire à la suite de l'enquête publique.

Le 22 novembre 2019, ce dernier a émis un avis favorable à cette modification de trajectoires assorti de six réserves à lever.

Ces réserves et les moyens de les lever, ont fait l'objet d'une présentation aux membres de la CCE en février 2020 puis en 2021 agrémentée des moyens de vérification et de publication utilisés.

En synthèse, cette étude s'est déroulée sur près de 7 années (2014-2021). La modification de trajectoire de départ vers le Nord a été réalisée avec pour unique but, de diminuer l'empreinte sonore sur les populations survolées. Cette proposition de modification émanait d'une association de riverains et d'un travail réalisé par une association relayé par une demande de l'ACNUSA à la DGAC. Les instances de concertation ont toutes été sollicitées dans les différentes étapes (CCE, collège de l'ACNUSA, réunions avec les élus des communes concernées, enquête publique).

M. Philippe GROSSI (SNA Sud) indique en conclusion :

- qu'après la levée de ces réserves, les modifications de trajectoire se traduisent par une amélioration pour 1 646 personnes situées dans une enveloppe d'empreinte sonore NA65, soit soumises à 65dB au moins 25 fois par jour en moyenne ;
- que l'avis des membres de la CCE sur la mise en œuvre des modifications de trajectoire FISTO & LACOU en QFU32 sollicité ce jour n'est encore qu'une étape, l'ACNUSA aura également à se prononcer sur le bilan de ce travail.

À la suite de cette présentation, **M. Patrice LAGORCE** (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) donne lecture d'une déclaration au nom des communes de Daux et de Larra et avec le soutien de celle de Grenade et précise ne pas reprendre ses interventions d'octobre 2019 et avril 2021 :

« Désarroi, dès juin 2019, des habitants de nos communes non associées à l'étude préalable, devant la forte hausse des nuisances sonores dans nos villages, inquiétude sur l'impact sur la santé de tous, sentiment d'injustice alors que nous avons supporté sans

nous plaindre les nuisances liées aux atterrissages de toutes origines et au départ Nord vers le Sud et l'Ouest. Incompréhension face à l'absence de mesure de bruit en réel, ni avant pour mesurer l'état initial de l'environnement, ni pendant l'expérimentation afin de qualifier la réalité de l'impact.

L'enquête publique s'est déroulée en effet, comme il vient d'être dit, sur des éléments théoriques, quelques personnes, 25 exactement, seraient soumises à des vols à plus de 65dB sur la commune de Daux. Le dispositif Sentinelle de l'aéroport, Bruitparif depuis 2021 ont montré qu'au contraire, l'impact lié à ce changement de trajectoire était fort, dépassant largement les 65dB aux écoles de Daux. Nos mesures transmises le 25 février 2020 n'ont pas appelé de remarques de la DGAC qui a d'ailleurs constaté, dans le dossier que vous avez reçu, une mesure de bruit dépassant 63dB dans ses propres mesures en période de confinement. Le déroulé de l'expérimentation ne peut pas être validé par cette assemblée. L'expérimentation lancée sans information des communes impactées en mai 2019, arrêté de pré-généralisation la veille du confinement en 2020, décision proposée aujourd'hui avant la reprise du trafic suite à la crise sanitaire. Nous avons envoyé ces derniers jours, Daux et Lara avec le soutien de Grenade, un dossier complet à l'ACNUSA, je vous l'ai transmis, Monsieur le secrétaire général. L'ACNUSA renvoie à cette assemblée sans contester la réalité de nos éléments concrets. Nous vous avons transmis les dernières mesures de Bruitparif, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Une fois de plus, ils sont consultables par tout un chacun sur le site de Bruitparif. Nous demandons donc à nouveau solennellement, au vu des impacts réels qui n'étaient pas exprimés dans le dossier d'enquête publique, au vu du processus de suivi entaché de notre point de vue de nombreuses défaillances, qu'il soit sursis à statuer et que cette enquête publique soit annulée. Dans aucun cas, nous accepterons que le bruit résultant de cette expérimentation incomplète soit le point de départ de l'approche équilibrée qui vient d'être lancée, de l'actualisation du PEB et de celle du PPBE. Nous n'acceptons pas non plus 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 le trafic aérien ou contre l'aéronautique mais d'une recherche d'équité et de transparence. La CCE, alors que l'approche équilibrée avance, s'honorera en reconnaissant que la décision ne peut être basée sur un dossier incomplet. 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, ce qui n'a pas été fait. »

M. Denis OLAGNON (Préfecture) donne la parole aux représentants de l'APEL, MM. Claude DELORT et Bernard DEMBLANS, qui précise-t-il, ont été autorisés à intervenir lors de cette séance mais qui devront la quitter après sans avoir la possibilité de débattre puisque seuls les membres de la CCE peuvent prendre part aux débats.

M. Claude DELORT (APEL) remercie la préfecture de donner la possibilité à son association de s'exprimer. Il propose d'exposer leurs conclusions sur les hauteurs de vol de ces nouvelles procédures. En premier lieu, il signale que :

- le SNA, dans sa communication du 15 avril à la CCE, fait état par écrit de relevés radars portant sur les hauteurs minimales de passage sur la balise BO 322 à 20,6km des pistes ;
- cette altitude minimale enregistrée pendant l'expérimentation est exactement de 6 812 pieds au point BO 322.

Ils veulent alerter associations et élus du Nord toulousain sur le fait que le projet sur lequel ils ont à se prononcer retient un minimum de seulement 5 000 pieds, soit 1 500m au BO 322, c'est-à-dire une pression sonore largement supérieure à celle que les populations subissent déjà avec l'expérimentation. Si les services de l'État objectent que c'est un minimum, un vote favorable de la CCE autorisera pour les populations des possibilités de survol 30% plus sonores que ce qu'ils subissent déjà, avec toutes les facilités et dérives d'un minimum choisi délibérément plus bas que la réalité.

Pour y remédier, ils estiment que le minimum radar de 2 250m au BO 322, validé par l'expérimentation se doit d'être appliqué pour ne pas impacter les populations au-delà de cette limite.

M. Bernard DEMBLANS (APEL) se propose de donner lecture de la lettre envoyée au ministre de l'environnement, Madame Barbara POMPILI :

« Madame la Ministre, nous nous permettons de vous saisir de ce dossier tout simplement en tant que responsable des questions relevant de l'environnement de notre pays. En effet, dans la conduite du projet cité en référence, la mise en œuvre de ces transferts de nuisances environnementales prétend se soustraire aux obligations des conditions de l'enquête publique. Est-ce acceptable pour le ministre de l'environnement ?

Madame la Ministre, la question est simple et la solution facile. Il suffirait de faire preuve d'un peu de bonne volonté pour prendre en compte, comme l'a déjà fait le commissaire enquêteur, la nécessité environnementale de réduire au mieux les nuisances sonores infligées à ces habitants. Comme l'ont clairement expliqué les conclusions de l'enquête publique, un simple décalage de 500m de la trajectoire FISTO au droit de Larra permettrait d'obtenir une amélioration notable tout en n'obérant pas significativement les résultats obtenus par ailleurs, répartissant ainsi au mieux les impératifs de ce nouveau tracé.

Cette rectification, énoncée par le commissaire enquêteur, est techniquement très simple à appliquer et ce, en descendant la balise GPS virtuelle afin de modifier imperceptiblement l'angle de la trajectoire. Cela ne coûterait strictement rien qu'un minimum de bonne volonté pour régler ce douloureux problème environnemental. Mais, malgré les réserves majeures de l'enquête, les populations se trouvent soumises à un refus rigide de la DGAC.

Madame la Ministre, pensez-vous dans ces conditions, alors que ce transfert de nuisances sur l'environnement de milliers de personnes a été officiellement mis en cause par l'enquête publique, alors que des solutions gratuites et simples existent, qu'il soit malgré tout possible de le mettre en œuvre avec des mesures symboliques et totalement inefficaces ?

Nous demandons simplement que ce dossier, élaboré dans les objectifs environnementaux et non des impératifs techniques incontournables, soit examiné et traité en accord avec des prescriptions environnementales de l'enquête publique.

En vous remerciant de l'attention que vous-même et vos services voudraient bien porter à notre requête. »

M. Bernard DEMBLANS (APEL) au nom de Lara et de Grenade Engarres, demande aux trois collègues ici présents de ne pas voter favorablement pour cette expérimentation.

M. Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu) déclare s'opposer à ce projet et appelle également à un vote négatif. Pour expliquer sa position, il met en avant les raisons suivantes :

- les chiffres sont basés sur un modèle théorique,
- aucune mesure réelle sur des capteurs n'a été effectuée avant l'expérimentation,
- le manque de transparence sur les données enregistrées lors de l'expérimentation qui n'ont jamais été communiquées malgré une demande clairement exprimée lors de la CCE du 15 avril dernier et de nombreux courriers recommandés.

Les capteurs du système Sentinelle installés à l'école de Daux durant les mois de janvier et février 2020 montrent des résultats différents de ce qui est présenté dans l'étude.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) indique, concernant la déclaration de l'APEL, que :

- les 5000 pieds au point BO 322 correspondent précisément à la recommandation du commissaire enquêteur de monter la pente de 6% à 8% ;
- cette limite est une limite inférieure, volable par les avions les moins performants, soit les plus lourds en termes de montée ;
- les autres avions atteindront plutôt 8 000 pieds conformément à leur demande.

En réponse à l'interpellation de M. LAGORCE, sur le fait que l'expérimentation a été lancée sans information, il rappelle que ce dernier était déjà membre suppléant de la CCE le 15 janvier 2019 et qu'à ce titre, il a été destinataire des ordres du jour et des comptes rendus de la CCE dont celui du 19 juin de cette même année qui fait bien mention que, durant cette réunion, les membres ont été informé du lancement prochain de cette expérimentation.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) sur la précision des capteurs, :

- explique que diminuer l'empreinte sonore supérieure à 65dB à raison de 25 fois par jour, subie par les populations ne peut être réalisé que par le biais de modélisations puisqu'il est impossible d'implanter des dizaines de capteurs à l'intérieur et à la limite des cartes de bruit ;
- souligne également que l'outil de modélisation et les données de performance avion sont utilisés partout en France mais aussi à l'international et qu'à date, il n'y a pas de meilleurs instruments sachant que les capteurs fournissent des données précises à la condition que les mesures prises l'aient été à leur verticale car en latéral elles le sont beaucoup moins ;
- confirme par rapport aux dégradations constatées, que des populations dans le cadre de cette expérimentation ont pu, par exemple, pour certains subir en lieu et place de 65dB 15 fois par jour, toujours 65dB mais cette fois 20 fois par jour et qu'il n'en a pas été tenu compte puisque n'étaient mesurées que les empreintes sonores supérieures à 65dB à raison de plus de 25 fois par jour.

Par rapport au manque de transparence évoqué par M. Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu), il assure que ces données ont, faisant suite à des allers-retours, été perdues, mais qu'elles lui ont été depuis envoyées.

M. Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu) précise qu'il ne remet pas en cause le modèle théorique mais qu'il cherche à connaître les données d'entrée qui ont servi à la modélisation et comprendre pourquoi les conclusions de la DSAC diffèrent de celles mesurées par les capteurs Sentinelle et qu'à ce jour, aucune explication ne lui a été fournie.

M. Claude LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville) souhaite tout d'abord rappeler que son association a été créée en 2003 parce qu'à cette époque-là, trois procédures ont été simultanément modifiées et ont impacté très lourdement sa commune. Ce sont les procédures de FISTO, de LACOU et de BISBI. Dans le prolongement de l'intervention du Maire de Daux, il partage l'analyse selon laquelle l'approche n'est pas une querelle de territoire et déclare en substance qu'il serait faux d'imaginer que la ville de Merville, qui est aujourd'hui impactée par les nuisances sonores, ne le serait plus à l'avenir, mais que néanmoins, cette expérimentation si elle venait à être approuvée représenterait un gain pour 1 646 personnes. Raison pour laquelle il appelle l'assemblée à émettre un avis favorable.

Mme Chantal AYGAT (Maire de Merville) déclare que bien que favorable à cette mesure pour sa commune, elle s'abstiendra lors du vote par solidarité et pour ne pas privilégier Merville au détriment des communes voisines que sont Daux, Grenade et Larra.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) fait remarquer :

- d'une part que tout aéroport, en matière de hauteur minimum accessible aux avions les moins performants, est en droit d'exiger des pentes réglementaires supérieures à la norme minimale et de décider d'exclure les aéronefs dans l'incapacité de les respecter ;
- d'autre part que lorsque quelqu'un fait l'achat d'un bien immobilier, c'est en général le bien d'une vie, il achète quelque chose en conséquence et en fonction d'un certain environnement. On ne peut pas passer son temps à changer des trajectoires et à faire

que quelqu'un, qui avait fait un choix, se retrouve avec quelque chose de mieux ou de moins bien. C'est le principe républicain du droit du grand-père.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) relève que :

- en premier lieu, il est de la responsabilité de l'État de compenser les populations qui voient leurs conditions de vie changer du fait de changements de trajectoire ;
- en second lieu, l'ACNUSA concernant cette expérimentation contrairement aux propos de M. GROSSI (SNA) bien que globalement favorable, a demandé la mise en place d'un volume de protection de l'environnement (VPE) donc ce n'est pas un avis positif à 100%.

Il s'interroge sur l'articulation des différentes démarches, PPBE, Étude approche équilibrée, ateliers des territoires. Il fait part au nom du CCNAAT du souhait de voir cette procédure s'inscrire dans le cadre de l'approche équilibrée et des ateliers du territoire de l'aéroport annoncés par M. Denis OLAGNON (Préfecture). Il souhaite que des études globales soient menées. Il se dit favorable à un droit de délaissement pour les logements en zone A du PEB dont le nombre d'habitants a augmenté ces dernières années.

Pour toutes ces raisons, il déclare qu'il votera contre cette procédure.

M. Alain GARCIA (Aussonne Environnement) analyse que l'expérimentation actuelle n'a pas été optimisée et qu'il est encore possible d'améliorer les procédures. Il en veut pour preuve, l'altitude minimum de 5000 pieds au point de passage BO 322 retenue suite à la recommandation du commissaire enquêteur qui selon les calculs effectués sur des suivis de trajectoires, corroborés par la présentation par M. GROSSI pourrait être de 6 812 pieds avec une altitude moyenne de 8 015 pieds. Il est d'ailleurs paradoxal, de privilégier en lieu et place des calculs réalisés par des spécialistes, les conclusions du commissaire enquêteur qui lui a personnellement déclaré ne pas être un professionnel du sujet. Parallèlement, il juge dommageable que dans ce vote ne soient pas distinguées les deux expérimentations à savoir la création des routes LACOU 5Q et FISTO 5Q de l'application de la procédure NADP1. Les différentes associations des villes voisines de la commune d'Aussonne considèrent qu'il serait intéressant de généraliser pour tous les décollages au Nord de Toulouse cette procédure qui permettrait le survol des communes de Daux, Merville et d'Aussonne à des altitudes bien plus élevées que les minimums constatés aujourd'hui avec certains exploitants.

En résumé, il appelle l'assemblée à surseoir son avis dans l'attente d'améliorer la procédure qui, aujourd'hui, ne différencie pas les effets de trajectoires dites horizontales de celles dites verticales. Un report qui permettrait également d'obtenir des mesures de bruit combinées avant et après l'application de ces procédures.

M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées), quant à lui, plaide pour une interdiction d'accès à l'aéroport aux avions les plus bruyants, notamment ceux de certaines compagnies low cost qui défient les règles de civilité les plus élémentaires.

D'autre part, il estime pour le moins inacceptable de proposer des changements de procédures qui induisent une détérioration des conditions de vie d'une partie de la population et à ce titre, il n'approuvera pas ce dispositif.

M. Julien KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne) au nom du Conseil départemental, fait observer que :

- il aurait mieux valu en termes de méthodes, avant de procéder à cette expérimentation, de réaliser des mesures au préalable pour éviter le constat qu'aujourd'hui, nombre de riverains ont l'impression que l'empreinte qu'ils subissent est plus importante que celle qui ressort de la modélisation ;
- le conseil départemental n'a pas vocation à prendre position pour un territoire contre un autre.

Il annonce donc qu'il s'abstiendra.

Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) au nom du Conseil régional, indique qu'ils n'entendent pas non plus opposer les territoires et que pour des raisons d'intérêt général et au vu de la méthode présentée, leur position sera également l'abstention.

M. Thierry SENTOUS (Toulouse Métropole) en concertation avec ses collègues de la Métropole, fait savoir qu'ils souhaitent connaître la position du CCNAAT avant de se prononcer. Ils estiment qu'il est très difficile de se positionner, au vu des éléments issus de l'enquête publique et des diverses études, même si 1646 personnes en bénéficieraient et, a contrario, comme l'évoquait M. PERRIN, que cette modification se traduirait aussi par une dépréciation du bien immobilier d'autres populations.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) et **M. Jérôme FAVREL** (CCNAAT) remercie Toulouse Métropole de leur demander leur avis et déclarent qu'ils émettront un avis défavorable pour les raisons suivantes :

- les habitants de Daux, de Larra, de Grenade se voient imposer une trajectoire sans avoir été consultés et sans disposer de tous les éléments pour une prise de décision éclairée ;
- dans le cadre de l'approche équilibrée à venir, c'est à Daux et Merville, après concertation, d'arriver à un compromis acceptable par les deux parties.

Ils souhaitent une réduction de bruit et le maintien des trajectoires dans le cadre du PEB actuel, éventuellement avec des modifications en accord avec les différents partenaires.

M. Patrice CARIVEN (Aussonne environnement) rappelle que sa commune est la plus impactée au Nord. Sur les deux changements de trajectoire envisagées, les trajectoires horizontales qui imposent le survol de quartier sur Daux qui ne l'étaient pas jusqu'à présent, soulèvent des oppositions alors qu'à l'inverse les trajectoires verticales dénommées NADP1 qui consistent à faire survoler les communes par les avions à de plus hautes altitudes rencontrent l'assentiment des populations. Il explique qu'Aussonne Environnement, à l'origine de cette expérimentation, souhaite également une généralisation de cette trajectoire NADP1 à tous les avions qui décollent vers le Nord mais aussi une modification des trajectoires pour que les communes de Daux, Aussonne, Merville, Larra et Grenade ne soient pas plus impactées maintenant qu'elles ne l'étaient auparavant. Sur cette base, il déclare qu'ils voteront pour la poursuite de l'expérimentation des trajectoires verticales uniquement.

Mme Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu) affirme que sa commune est aussi vraiment impactée et qu'elle subit au niveau urbanisation un grand déficit par rapport à la présence de l'aéroport.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) précise que sera soumis au vote l'intégralité de l'expérimentation qui a fait l'objet de l'enquête publique et non une partie.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC), à la suite de ces différentes interventions :

- indique que parmi les avions les moins performants en montée auxquels il faudrait interdire l'accès à la plateforme, figure notamment l'Antonov qui transporte des satellites pour le CNES et dont l'utilité est importante. Quant aux autres, le futur PPBE (Plan de prévention du bruit dans l'environnement) identifiera ces problématiques de bruit pour, ensuite, mettre en place l'étude d'impact sur l'approche équilibrée, qui étudiera d'éventuelles restrictions ;
- propose au sujet de la procédure NADP 1 que sa systématisation, qui doit passer par la concertation, fasse également l'objet de discussions dans le cadre de la construction de ce PPBE et que la DSAC, pour ce faire, étudiera cette possibilité de généraliser le NADP 1 pour les départs vers le Nord ;
- met en exergue, que les interprétations divergent concernant l'avis émis par l'ACNUSA, le 5 novembre 2019 à la demande de la CCNAAT, d'un arrêt immédiat de l'expérimentation. Celui-ci était formulé de telle façon que certaines associations ont

jugé scandaleux que l'ACNUSA se prononce pour le maintien de ces expérimentations, quand d'autres l'étaient tout autant estimant que sa décision de les arrêter n'était pas suivi d'effet par la DSAC ;

- relève qu'en tant que directeur inter-régional du ministère, il est dans l'obligation d'appliquer la doctrine du ministère approuvée par l'ACNUSA qui consiste à essayer de réduire le nombre de populations impactées par les nuisances et en cela, il applique un principe républicain qui reconnaît-il, peut dans le cas présent entrer en collision avec celui énoncé par M. PERRIN (Toulouse Métropole).

M. Arnaud DENAES (DSAC) concernant l'impact sur le PEB de ces nouvelles procédures, mentionné par M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) expose que :

- la modification de trajectoires intervient après la balise TOU à proximité de l'extrémité de la zone 55dB du PEB, soit la zone C du PEB avec une inflexion de l'axe pour les avions qui suivaient la procédure FISTO ou LACOU précédemment en place ;
- la modélisation fait ressortir un léger décalage de l'impact de quelques dizaines de mètres au niveau d'Aussonne puisque cesse le départ des avions selon un axe en direction de Merville pour s'effectuer dans l'axe et ainsi enlever un léger renflement assez mineur au niveau du PEB pour la zone 55dB. Ce prolongement dans l'axe de l'ordre de 150 m serait sans impact en termes de contraintes d'urbanisme.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) considère qu'il est temps de s'intéresser aux problèmes de fond et de s'interroger notamment, au-delà des intérêts économiques d'Eiffage, sur le développement du trafic des vols low cost sur l'aéroport qui nuit à l'intérêt général.

Mettant un terme à ces échanges, **M. Denis OLAGNON** (Préfecture) propose maintenant de soumettre au vote les modifications de ces trajectoires vers le Nord.

Vote pour la nouvelle procédure de départ vers le Nord :

Favorables :

- M. Philippe CALAC (CGT), M. Sébastien GAILLOT (Airbus), M. Patrick REBY (Air France), Mme Anaïs BENSAT (FNAM), M. Philippe GUITTET (ASL Airlines France), M. Philippe CRÉBASSA (ATB), Mme Christine COURADE (ATB) ; M. Lahcen KARAOUI (Airlines Operations Committee) ; M. Patrice CARIVEN (Aussonne environnement), M. Claude LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville)

Abstentions :

- M. Christophe BERTHIAU (CFE-CGC), Mme Yaël VAS (CFDT), M. Jérôme AGNEL (SNPL), Mme Chantal AYGAT (Maire de Merville), M. Marc SZTULMAN (Conseil régional), Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) M. Julien KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne), M. Pascal BOUREAU (mandat donné à M. Julien KLOTZ - Conseil départemental de la Haute-Garonne) Mme Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts du Saint-Martin du Touch)

Défavorables

- M. Thierry SENTOUS (Toulouse Métropole), Mme Hélène CABANES (mandat donné à M. Philippe PERRIN - Toulouse Métropole), M. Frédéric LEMAGNER (Toulouse Métropole), Mme Véronique BARRAQUÉ-ONNO (Toulouse Métropole), M. Christophe SIBERTIN-BLANC (Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines), M. Didier BARGIACCHI (Association de défense du quartier de Lardenne), M. René BOUDET (Association des Habitants des Coteaux de Ramonville-Saint-Agne), M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle), M. Jérôme FAVREL (CCNAAT), M. Paul TAILLANDIER (Comité de quartier des Sept Deniers), Mme Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu), Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), Mme Claudine VASSEUR (association Parc de Gounon), M. Guillaume DRIJARD (Union des comités de quartier), M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées)

soit : 10 votes favorables, 9 abstention et 15 votes défavorables.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) précise que l'avis consultatif de la commission est négatif. L'étape suivante sera le recueil de l'avis de l'ACNUSA.

3 Présentation du bilan du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2012-2017

M. Denis OLAGNON (Préfecture) propose de passer au point 3 de l'ordre du jour, la présentation du bilan du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) 2012-2017 qui se décline en deux volets : le bilan des cartes stratégiques du bruit et celui des mesures du PPBE 2012-2017.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC), en préambule, rappelle le contexte du PPBE 2012-2017. À ce sujet, il détaille que :

- le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), est un document cadré et normé par des directives européennes reprises par des circulaires dans la législation française ;
- ce document n'est pas propre à l'aéronautique et aux aéroports, il s'applique également au ferroviaire, et au routier ;
- ce PPBE se caractérise par la réalisation de cartes de bruit qui doivent être réexaminées tous les cinq ans ;
- les PPBE sur la région ont commencé à être élaborés en 2008 ;
- ils doivent être révisés par période de cinq ans ;
- les dernières cartes stratégiques de bruit datent de 2017.

Plus précisément, il indique que :

- un PPBE élabore un diagnostic sur la base de la cartographie du bruit pour déterminer les différents degrés d'impact sur son périmètre ;
- il donne lieu à des mesures visant à réduire ou à prévenir le bruit dans l'environnement lié au trafic aérien
- il donne lieu à une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit qui bénéficieront des actions même si cela n'est pas très facile à réaliser
- un résumé technique est établi pour simplifier la compréhension par un public non expert.

Il relate que l'enquête publique sur le PPBE 2012-2017 faisait suite à une commission d'enquête sur le PEB de 2007 qui avait émis plusieurs réserves dont :

- réaliser une étude sur la possibilité de réduire les mouvements en début de nuit et de les supprimer en cœur de nuit ;
- rédiger et diffuser un code de bonne conduite ;
- vérifier ce code au travers du système Sentinelle qui était déjà homologué ;
- mettre en place un dispositif de sanctions comme prévu par l'article de loi 227-4.4.

Ces dernières ont été levées. La première s'est traduite par la mise en place d'un Observatoire Cœur de Nuit qui s'est réuni deux fois par an, conformément aux prévisions hormis durant la crise sanitaire. Ces réunions ont permis de déterminer des objectifs et des indicateurs principalement ciblés sur une diminution du nombre de mouvements en cœur de nuit qui pouvaient, à leur émergence, soit empêcher de s'endormir ou soit réveiller des populations qui ne se rendormaient plus après. Cela a conduit à un engagement de limiter le nombre de vols entre minuit et 6h à un niveau inférieur à celui de 2010.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) s'inscrit en faux contre cette dernière affirmation soulignant que si l'arrêté préfectoral de 2011 visait bien la réduction du bruit nocturne en particulier en cœur de nuit, il ne faisait pas mention de la notion de nombre de mouvements. Limiter le nombre de mouvements ne réduit pas de facto le bruit si concomitamment les avions utilisés sont plus gros et par conséquent plus bruyants.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) confirme qu'un même nombre de vols, voire même une diminution, peut conduire à une augmentation du bruit et c'est la raison pour laquelle les cartes de bruit sont analysées pour chaque saison, à chaque session de l'Observatoire Cœur de Nuit.

Départ de M. SENTOUS 16h30.

3.1 Bilan des cartes stratégiques de bruit

M. Arnaud DENAES (DSAC) concernant les cartes stratégiques de bruit, rapporte que :

- celles qui font référence pour le PPBE 2012-2017 ont été publiées en 2008 et construites avec le trafic de 2006 pour le court terme et pour le long terme, le trafic envisagé à échéance 2030 du PEB en vigueur ;
- celles publiées en avril 2019 représentent le trafic de 2017 pour le court terme et pour le long terme, la même hypothèse de trafic à échéance 2030.

Comparant les cartes du trafic de 2006 à celles de 2012 et de 2017, il relève que :

- le nombre de mouvements ne progresse que de 4,4% entre 2006 et 2012 et de 3% environ entre 2012 et 2017 ;
- le nombre de passagers entre 2006 et 2012 évolue de 6 millions de passagers environ à 7,5 millions pour atteindre en 2017 plus de 9 millions ;
- cette augmentation du nombre de passagers a été accompagnée par celle de la taille des avions et de leur emport moyen ;
- le dernier PEB (plan d'exposition au bruit) dans son élaboration reposait d'ailleurs sur un nombre de mouvements plus conséquents, alors que le trafic *in fine* est resté similaire en raison de l'augmentation de cet emport moyen des avions ;
- cette évolution de la flotte entre 2006, 2012 et 2017 rend compliquée la comparaison des cartes de 2012 et de 2017, pour juger du bilan du PPBE. L'hypothèse qui avait été faite à l'époque – au-delà du remplacement d'un certain type d'avions, comme la suppression des MD83 - reposait sur des avions de même taille et une augmentation des fréquences. Alors que ce que l'on a pu constater, c'est une augmentation de la taille des avions avec finalement une fréquence qui restait à peu près identique sur la période considérée.

Il fait ensuite mention de la carte de bruit L_{DEN} (Day evening night), qui dans les modélisations représente la journée complète, et qui pondère le bruit par des coefficients en fonction de l'horaire. Le soir entre 18-22h, sont ajoutés 5dB à chaque mouvement et entre 22h-6h, 10dB.

Ces cartes ont des formes assez similaires, les procédures n'ayant pas changé fondamentalement sur la période même avec l'introduction de la procédure FISTO 5 PAPA. Celles-ci font apparaître une petite bosse en limite des communes de Merville et d'Aussonne, mais aussi sur la journée complète, un allongement des courbes au Nord et au Sud, dont la superficie couverte est restée cependant équivalente.

Il signale ensuite qu'il ressort de la comparaison de ces cartes :

- une différence assez marquée du L_{Night} 22h-6h entre 2006 et 2017 avec un allongement au Nord, mais aussi au Sud de manière plus significative ;
- une empreinte au sol plus petite de la carte L_{DEN} 2017 par rapport au long terme du PEB avec également une forme plus longue au Nord comme au Sud.

M. Alain GARCIA (Aussonne Environnement) souhaite avoir des précisions sur les hypothèses des flottes prises en compte lors de la mise en place du PEB long terme 2030.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) souhaite, quant à lui, avoir des précisions sur la typologie des avions prise en compte en 2017.

M. Arnaud DENAES (DSAC) indique successivement que :

- en 2006, lors de l'élaboration du PEB, ne sachant pas quel type d'avions voleraient en 2030, ils ont pris comme hypothèse les tailles d'avions susceptibles d'être encore en service et ils ont organisé le volume de trafic par familles d'avions fréquentant la plateforme ;
- pour les cartes stratégiques de bruit de 2017, c'est le trafic réel de 2017 qui a servi à la modélisation (type avion, nombre de mouvement,...)
- la carte au long terme nuit complète laisse apparaître un léger allongement au Nord et un autre beaucoup plus marqué au Sud, accompagné aussi d'un resserrement des courbes sur les côtés ;
- il ressort également qu'entre 2006 et 2017, les superficies des zones de bruit entre 55 et 60dB, 60-65dB et jusqu'à 70dB augmentent et que celles supérieures à ces indices baissent ;
- la comparaison 2017 au long terme du PEB sur la journée complète met en évidence que le PEB conserve globalement un caractère protecteur en termes d'urbanisation puisque les limites ne sont pas atteintes ;
- sur le L_{Night} , entre 2006 et 2017, la superficie augmente d'un kilomètre carré passant de 12,13 à 13,2 km² avec toujours une réduction des indices les plus élevés. À partir de 60dB, toutes les courbes ont une surface plus faible ;
- la comparaison de 2017 de ce même L_{Night} au long terme du PEB indique que les surfaces au-delà de 50dB, croissent de 0,63km² par rapport au long terme du PEB. Il est à noter aussi que ce dépassement est pour les indices les plus faibles.

Dans le prolongement, il fait savoir que :

- ils n'ont pas pu déterminer quelle méthodologie avait été utilisée en 2006 pour évaluer les décomptes de population mentionnée sur ces cartes ;
- en 2017, il a été utilisé une base de données TOPO 2 de l'IGN qui identifie la taille des bâtis, mais non leur affectation : bureau, commerce, ou habitat, ce qui en limite la précision ;
- il a, pour cette raison, demandé au STAC (Service Technique de l'Aviation Civile) en charge de ce décompte de population, de refaire une évaluation basée sur les fichiers fonciers qui justement permettent de faire la distinction entre les différents types de bâtis.

Il cite pour exemple que sur la base de cette nouvelle estimation, qui ne reste qu'une estimation, il ressort que :

- les populations, sur la zone B du PEB dans les courbes d'indice L_{DEN} comprises entre 65 à 70dB, passaient de 460 à 820 habitants entre 2006 et 2017, or après réévaluation elles sont toujours au nombre de 460 sur cette même zone à proximité de l'aéroport car les nouvelles constructions sont essentiellement des bureaux étant donné les niveaux de bruit et les règles d'urbanisme du PEB ;
- il en est envisagé 500 sur le long terme du PEB mais toujours avec cette incertitude sur la méthode de comptage de l'époque ;
- la population totale exposée (L_{DEN}) reste en dessous de celle estimée à l'horizon long terme du PEB, comme on l'était en 2006, 35 700 versus 39 100 ;
- le kilomètre carré supplémentaire enregistré sur le L_{Night} entre 2006 et 2017 se traduit par une exposition aux nuisances sonores de 6 000 habitants supplémentaires et cette augmentation est tout aussi importante sur le long terme du PEB avec la croissance de la superficie de 0,63km², et cela en particulier vers le Sud.

En résumé, il signale que :

- sur la nuit complète, il est constaté une augmentation forte, de l'impact entre 2006 et 2017, supérieure à celle prévue pour le long terme du PEB en lien avec un effet de transfert vers le Sud sur la période 2006-2017, mais aussi par rapport aux prévisions du PEB ;
- sur la journée complète, il est aussi observé une augmentation de l'impact entre 2006 et 2017, mais celle-ci reste dans le périmètre prévu par le PEB qui prévoyait une augmentation du trafic et des nuisances à échéance de 2030.

Concernant le nombre de mouvements à plus de 70dB, il expose qu'entre l'été 2012 et l'été 2017, les capteurs révèlent :

- une baisse de 300 pour Aussonne, et une augmentation de 100 à la Cépière et de 50 sur Ramonville ;
- un nombre de mouvements à plus de 70dB relativement faible, inférieur à 100 sur l'été pour les quartiers Billières et Lardenne et la commune de Cornebarrieu.

Cela traduit le transfert vers le Sud, d'une diminution des avions les plus bruyants à plus de 70dB et probablement aussi l'effet de l'amélioration des flottes d'une même famille qui n'est pas bien prise en compte dans les modélisations.

Sur l'évolution du trafic nocturne sur la période 2010-2017, il est à constater une diminution sur le cœur de nuit amorcée à partir de 2010, pour atteindre 1 460 mouvements en 2015 et pour remonter ensuite jusqu'à 1 622 en 2017. En début de nuit, les chiffres sont de 5 400 mouvements en 2010, 6 000 en 2012, 5 300 en 2014, 5 300 en 2015 et remontent à 6 500 en 2017.

M. Patrice CARIVEN (Aussonne environnement) exprime qu'à long terme, il y a 5 000 habitants de plus qui se trouveront dans la courbe L_{DEN} 50-55. Il y en a déjà 2 000 de plus.

M. Arnaud DENAES (DSAC) poursuit et fait état des éléments suivants :

- la surface en hectare pour la courbe à 45dB était en 2012 de l'ordre de 1 600 ha, en 2014 de 1 100 environ, en 2015 de 1 200, en 2016 de 1 260 et en 2017 de 1 200 ;
- les capteurs du réseau Sentinelle, entre 2010 et 2011, ont été renouvelés et il a été constaté à la suite une variation des niveaux de bruit, de l'ordre de plusieurs décibels pour certains micros, que n'expliquait pas l'évolution du trafic. Sur la période PPBE 2012-2017, le matériel n'ayant pas évolué, il est possible de quantifier l'évolution des indices L_{DEN} et L_N ;
- ces mesures des indices L_{DEN} et L_N enregistrés sur les capteurs du réseau Sentinelle durant cette période laissent apparaître une légère baisse à Aussonne, Cornebarrieu et Ramonville, une hausse légère à Lardenne de 0,1dB, mais aussi à la Cépière et à Billières de 0,7 à 0,8dB.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) souligne que :

- sur la journée complète, il est observé une augmentation de l'empreinte par rapport à 2006, qui reste à l'intérieur de la limite de l'emprise prévue pour le long terme à 2030 avec un léger transfert vers le Sud notamment la nuit ;
- sur le cœur de nuit, il est constaté une maîtrise de l'empreinte des nuisances sur la période 2012-2017 et une baisse à nouveau en 2019, mais avec un transfert également vers le Sud plus densément peuplé que le Nord ;
- sur la nuit complète, il est relevé un dépassement de l'empreinte sensible liée au début de nuit.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) rappelle que l'engagement de la DGAC en 2010 était notamment de baisser le bruit sur les zones les plus densément peuplées donc sur Toulouse et qu'en définitive, il est faux de parler d'une légère baisse en cœur de nuit, alors que dans ces quartiers, le nombre de nuits par an supérieures à 45dB à côté de

Billières était de 15 en 2016, de 59 en 2017, de 67 en 2018, pour redescendre légèrement en 2019.

Il analyse d'ailleurs que cette large augmentation est sans surprise puisque liée à la programmation par ATB (CASIL Europe) de vols d'avions parmi les plus bruyants du type B737-800 et des A330 et cela sans que la DGAC ne réagisse. Parallèlement, il considère que la base 2006 pour la réalisation du PPBE en 2012 procède d'un choix de la DGAC qui aurait pu en toute légalité rester sur le dernier PPBE après avoir constaté des écarts importants entre 2006 et 2012, pour suite à cela, refaire les cartes stratégiques du bruit.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) déclare que :

- en premier lieu, conscient des progrès à accomplir, il ne se satisfait pas de ces résultats ;
- en second lieu concernant l'évolution des surfaces, M. Jérôme FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) ne peut pas ignorer que quelques pourcentages d'évolution sur la météo impactent de quelques dizaines de mètres les cartes de bruit sur le pourcentage de trafic vers le Nord et vers le Sud. Et que ces dizaines de mètres ont un impact important sur le décompte des populations, compte tenu de la densité de population au Sud de l'aéroport.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle), indépendamment de ces explications, s'insurge contre le maintien des vols en cœur de nuit et cela quel que soit leur nombre, puisqu'il suffit d'un seul vol d'une compagnie low cost ou de fret dont les avions sont très bruyants pour réveiller les populations ou les empêcher de s'endormir. Les colis livrés par Amazon peuvent attendre. Il est temps, estime-t-il, de prendre en compte la vraie vie des gens qui n'ont que faire des chiffres ou des modélisations.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole), plaide pour une étude qu'il qualifie de républicaine dont l'objet serait de mettre en balance l'utilité de ces trafics en particulier nocturnes et les nuisances qu'ils occasionnent. Il faudrait considérer, selon lui, l'aéroport comme une infrastructure d'utilité publique et non plus uniquement comme un produit commercial, et à cet effet, appréhender ces trafics en fonction de leur usage et s'interroger, par exemple, sur l'utilité d'un vol low cost atterrissant dans la nuit plutôt que dans la journée.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) signale en réponse, que cette démarche correspond précisément à une étude d'impact selon l'approche équilibrée qui sera d'ailleurs lancée à la suite de la réalisation du PPBE qui caractérisera le problème de bruit restant, conformément aux directives de la réglementation européenne et à son application en France. Ainsi une étude analysera vol par vol, si la contribution économique et sociale compense l'impact négatif environnemental et sanitaire.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) ajoute qu'il est dommageable que chaque nouvelle ouverture de ligne annoncée par Ryanair, le soit avec des avions B737-800, parmi les avions les plus bruyants de la plateforme et qu'après coup, il est constaté les conséquences alors qu'il est aisé de les anticiper. Il faut travailler à chaque ouverture de ligne sur l'évaluation de son impact environnemental.

De plus, il estime anormal qu'ils aient à rechercher les statistiques de trafic d'ATB de 2017 à partir desquelles ont été élaborées les cartes de bruit 2017 et la modélisation. Ils ont, à ce titre, déposé un recours auprès de la CADA (Commission d'accès aux documents administratifs) pour que celles-ci soient mises à leurs dispositions ce qui s'avère d'autant plus nécessaire, que nombre de documents d'ATB ne sont plus, aujourd'hui, accessibles en ligne.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) tient à souligner qu'ATB a mis des mesures de programmation en place et que la DSAC a, quant à elle, mis en œuvre des actions pour éviter les départs anticipés pour les vols qui partaient trop tôt et que la situation s'en est trouvée améliorée en 2019.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) objecte que sur la nuit, 6 000 personnes de plus sont aujourd'hui impactées et lors de la réalisation de la programmation de 2016 et de 2017, il était aisé pour n'importe quel ingénieur de la DGAC, de réaliser que cela se traduirait par une augmentation du bruit sur Toulouse. Ce manque d'anticipation est, selon lui, volontaire.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) à l'attention des élus, met en avant que le constat est clair et que pour la nuit et le cœur de nuit, les résultats laissent apparaître qu'il y a plus de gens impactés par le bruit des avions de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Un résultat qu'elle qualifie de mauvais et qui pose une question de santé publique.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) souhaite nuancer ces propos :

- la surface des cartes de bruit en cœur de nuit a pourtant diminué de plus d'un tiers entre 2012 et 2017 et a continué à diminuer en 2019 ;
- l'augmentation de bruit concerne le début de nuit, le cœur de nuit enregistrant une légère baisse ou une légère stagnation.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) demande à ce que la DGAC et la DSAC se prononcent par oui ou non, sur la réduction effective de la population impactée par les vols de nuit sur la période.

M. Arnaud DENAES (DSAC) fait valoir à nouveau la diminution d'un tiers entre 2012 et 2017 de la superficie laquelle s'est aussi accompagnée de la baisse au global du nombre de mouvements à plus de 70dB soit -300 sur 800 pour Aussonne et +100 pour la Cépière. S'agissant de la population, il assure ne pas disposer des chiffres pour quantifier le nombre de populations impacté notamment par le biais de ce transfert vers le Sud.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) en déduit qu'au-delà du jugement de ces valeurs, il leur faut dans le prochain PPBE, travailler pour améliorer la situation.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) acquiesce sur la suite à donner et entend pour ce faire proposer des objectifs, notamment sur les LAmx. Cela étant dit, il interroge sur la durée de la panne du capteur de la Cépière en 2017.

M. Arnaud DENAES (DSAC) répond qu'après vérification, en 2017 celui-ci n'a pas fonctionné du 18 au 26 septembre et du 8 au 15 décembre soit 3% sur les 7 mois de la période.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) relève que cet état de fait constitue également un facteur limitant.

Mme Anne JULIA (ATB) met en avant que pendant ce PPBE de nombreux logements ont été insonorisés.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) demande à quel titre, Madame Julia intervient.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) signale qu'il a autorisé Mme Anne JULIA (ATB) à s'exprimer et que M. Jérôme FAVREL n'a pas autorité pour faire la police durant cette réunion.

Mme Anne JULIA (ATB) ajoute que ce dernier n'est pas sans savoir, en sa qualité de membre de la CCAR, qu'elle intervient au titre de cette commission qui gère l'aide à l'insonorisation, et ce afin de faire état des actions menées.

Mme Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts du Saint-Martin du Touch) en sa qualité de présidente de l'ASIS, indique qu'elle cherche à savoir, à titre personnel, sur l'application Flight Radar, quels sont les avions attendus à l'atterrissage et quels sont ceux programmés au décollage. Elle a ainsi pu constater que certains vols, dont elle a pris note – notes qu'elle tient d'ailleurs à disposition - décollent avant 6h du matin. Elle relève également qu'un vol de fret en provenance de Paris atterrit aux environs de 2h45, ce qui constitue un problème important au même titre que les vols de Ryanair ou de Volotea qui sont programmés en pleine nuit. Elle demande à nouveau, comme elle l'avait fait lors de la CCE de 2019, que dans le cadre du nouveau PPBE, la plage horaire de minuit à 6h soit respectée afin de préserver son quartier qui, aujourd'hui, est le plus impacté. Elle s'interroge également sur le bien-fondé d'autoriser des vols en pleine nuit même si elle est consciente que tout un chacun commande sur Amazon et veut être livré rapidement. De même, elle affirme que les personnes qui s'installent dans le quartier, beaucoup d'Airbusiens, sont parfaitement au fait des nuisances et négocient d'ailleurs à la baisse lors d'acquisition.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), concernant le fret, demande pourquoi une plateforme logistique et des hangars ont vu le jour sur la zone aéroportuaire sans que la CCE n'en ait été informée sachant que le fret, à date, signifie vol de nuit.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) en réponse à Madame CAMPOY, indique de nouveau que l'étude d'impact selon l'approche équilibrée sera l'occasion d'analyser l'utilité de chaque vol et pour le fret notamment de distinguer les vols de livraison de produits de consommation courante de ceux qui peuvent s'avérer utiles à l'industrie ou aux laboratoires Fabre.

Il ne s'agit pas d'un parti pris, mais juste d'illustrer ces propos. L'étude d'impact analysera tous les éléments.

M. Philippe CRÉBASSA (ATB), répondant à Mme BEER-DEMANDER, indique, bien qu'ATB n'ait pas à présenter les projets de développement immobiliers en CCE, qu'il s'agit en l'occurrence de la relocalisation des activités de l'opérateur Fedex dans de nouveaux entrepôts modernes à la suite de la déconstruction de ceux plus anciens qu'il occupait sur le site.

Et, toujours concernant le fret, il précise :

- avoir convaincu Fedex de mettre fin au fret camion/camion qui augmentait très sensiblement le trafic routier et les nuisances, notamment sonores, du voisinage de la plateforme ;
- que DHL a décidé de quitter la plateforme aéroportuaire et relocaliser ses entrepôts ailleurs que sur la concession aéroportuaire.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) se déclare également en faveur d'un arrêt de l'activité aéroportuaire entre 23h30 et 6h pour permettre aux populations de dormir, estimant que l'économie peut constituer des stocks plutôt que travailler à flux tendu.

Privilégier l'économie, poursuit-il, au détriment de la santé des populations doit interroger et cela est d'autant plus vrai que les quartiers dits sensibles souffrent dans le même temps de problèmes de délinquance. Ensuite, avec Amazon, c'est la double peine : les vols plus l'entrepôt de Langlade situé à 500m de chez lui, avec la flotte de camions qui passent devant la porte tous les jours. Là aussi la collectivité n'a pas prévenu les habitants.

M. Alain GARCIA (Aussonne Environnement) fait remarquer que si un moratoire sur les vols de nuit a pu être mis en place sur l'aéroport de Nantes, il doit pouvoir en être de même à Toulouse.

M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées) considère qu'au regard des demandes légitimes des associations de riverains, des restrictions de vols en cœur de nuit sont à acter sur l'aéroport rapidement, car il craint que l'approche équilibrée ne soit qu'une manière de noyer le poisson.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) rappelle que le PPBE comporte trois piliers, conformément à la proposition formulée lors de la précédente réunion de la CCE à savoir :

- réduction à la source des nuisances sonores liées au trafic aérien ;
- aménagement et gestion du territoire ;
- procédures d'exploitation dites à moindre bruit.

L'étude d'approche équilibrée qui consiste à examiner les restrictions d'exploitation ne sera envisagée que si les mesures prises dans le cadre de ces trois premiers piliers ne suffisent pas.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) répond que M. BOREL, directeur du transport aérien (DTA) dans un courrier du 30 juillet 2021, leur a écrit « *Il faut souligner que le quatrième pilier est bien abordé dans les PPBE.* » Raison pour laquelle, les associations souhaitent une étude globale qui examine tous les champs du possible dont le couvre-feu.

3.2 Bilan des mesures du PPBE 2012-2017

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) propose de présenter le bilan des mesures du PPBE 2012-2017 à propos duquel il signale que, si bon nombre des mesures n'ont pas eu d'impact sur les cartes de bruit elles ont pu, par contre, remédier à des points considérés comme irritant par des riverains, des associations et des élus et qu'en cela, elles ont eu un impact positif.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) estime inutile de réaliser cet exercice en séance considérant que seules sont à évoquer les mesures qui se sont révélées inefficaces notamment dans le domaine du foncier, de l'urbanisme, etc. Les autres peuvent être analysées dans le cadre des groupes de travail du PPBE. À ce propos, il fait valoir que les associations veulent s'entendre dire que ces groupes de travail auront à étudier les quatre piliers lesquels auront pour objectifs :

- en termes de réduction du bruit du PPBE, un niveau de bruit nocturne identique à celui de 2010, date à laquelle l'état s'était engagé à le réduire ;
- en termes d'urbanisme, rester dans les limites du PEB, pour ne pas déprécier le foncier des populations avec interdiction de construire pour les EPCI, les communes et la métropole.

M. Philippe CRÉBASSA (ATB) indique que conformément aux décisions prises en CP CCE, seront évoquées l'ensemble des mesures et non uniquement celles jugées insatisfaisantes.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) déclare que pour la première mesure, poursuite des engagements contenus dans le code de bonne conduite, les engagements ont été pour l'essentiel mis en œuvre et qu'ils ont perduré. Seul l'indicateur sur la mise en place de réunions régulières de suivi ressort en négatif. C'est dans ce cadre que la problématique d'Airbus a été identifiée et que plus de 35M€ d'investissement ont été réalisés sur Blagnac et 215M€ sur l'ensemble des sites, pour optimiser les flux entre les différents sites, de façon à justement pouvoir enlever la plupart des vols du cœur de nuit.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) fait remarquer qu'il n'a pas pu obtenir ce code de bonne conduite ni auprès de l'aéroport, ni auprès de la DGAC mais auprès d'Aussonne Environnement qui disposait d'une vieille version scannée. Il fait ensuite référence à un

écrit de M. DUBOIS (DSAC) signalant qu'en 2014, aucune réunion n'a eu lieu. Il en déduit que les effets de ce code de bonne conduite sont discutables dans la mesure où il a plus ou moins disparu et qu'aucune réunion, après 2014, n'a été organisée pour vérifier sa bonne application.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) reconnaît que la mesure s'est essoufflée, mais encore une fois, il met en avant que jusqu'en 2014, des mesures très concrètes ont été mises en œuvre et que celles-ci ont perduré.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) concernant la mesure 2 « maîtriser l'urbanisme autour de l'aérodrome », relève que celle-ci était liée à la création d'un Observatoire des Permis de Construire autour de l'aéroport et que celui-ci ne s'est jamais tenu, les différentes parties prenantes : métropole et préfecture prétextant que ce n'était pas de leur ressort.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) précise que cet observatoire ne faisait pas partie des mesures du PPBE.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) rappelle que maîtriser l'urbanisme autour de l'aéroport est une des demandes portées par les associations parce que celles-ci constatent qu'au fil des années, notamment en zone C du PEB, les faibles augmentations autorisées s'accumulent et ont pour effet de décupler considérablement les populations exposées. En définitive, les engagements pris pour la mise en place d'un Observatoire de l'urbanisme n'étaient qu'une manœuvre dilatoire.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) confirme que le bilan de cette mesure n'est pas positif.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT), concernant l'absence de référence à l'Observatoire des Permis de Construire dans le PPBE mentionnée par M. DUBOIS (DSAC), rappelle que cette mesure stipulait que : « *L'application de cette mesure s'effectue au travers des contrôles de conformité des autorisations de construire des logements à l'intérieur des zones définies par le PEB. Par ailleurs, il appartient aux collectivités locales de s'assurer que l'évolution de l'urbanisme est conforme aux prescriptions imposées par le PEB. Indicateur : nombre d'avis défavorables aux demandes de permis de construire. Acteurs pour avoir la mesure : l'État et les collectivités locales.* »

Au vu de ces éléments, il analyse que cette mesure est à marquer en rouge.

Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) souhaite témoigner en sa qualité d'adjointe à l'aménagement urbain de la ville de Blagnac. Elle relate que pour chaque projet d'urbanisme présenté à la ville de Blagnac, avant étude de la demande, ils vérifient si celui-ci est compris à l'extérieur du PEB ou à l'intérieur. Dans ce dernier cas, ils refusent le dossier et par conséquent, le permis de construire n'est ni instruit, ni refusé. À ce titre, elle réfute l'affirmation selon laquelle rien n'a été fait au niveau de la maîtrise de l'urbanisme par les collectivités.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) objecte, pour expliquer son propos, que l'efficacité de cette mesure avait comme indicateur « le nombre d'avis défavorables aux demandes de permis de construire » aussi, compte tenu de l'intervention de Mme SENSE (Conseil régional Occitanie), il lui apparaît nécessaire de changer cet indicateur.

Par ailleurs, il fait savoir que des immeubles se construisent dans leurs quartiers y compris dans le PEB, que les promoteurs interrogés sur le sujet leur déclarent qu'ils peuvent toujours s'arranger avec la métropole et que cette dernière informée de ces constructions les a renvoyés vers la préfecture qui, d'ailleurs, en a aussi fait de même. Raison pour laquelle il réclamait le suivi de cette mesure.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) retient que pour le prochain PPBE, il faut intégrer un indicateur plus facile à suivre.

Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) considère quant à elle, que la ville de Toulouse doit faire face à d'autres contraintes que celles auxquelles M. FAVREL (CCNAAT) fait référence. Ces questions d'urbanisme étant complexes, elles nécessiteront une approche globale dans le cadre du groupe de travail à venir.

Mme Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts du Saint-Martin du Touch) témoigne de dossiers concernant le quartier de Saint-Martin du Touch, route de Bayonne, où un abri à jardin a été démoli et remplacé par un T2. Des personnes font des agrandissements sans faire de demande de permis. Or, si aucun signalement n'est fait, passé un délai de six ans, c'est caduc.

M. le maire est bien au courant et a suggéré qu'elle dénonce les faits auprès de la justice. Aussi ce dossier fait l'objet d'une plainte et un procès-verbal a été dressé par le responsable de l'urbanisme local.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) : le parquet est saisi et il y a séparation entre le pouvoir judiciaire et le pouvoir administratif. Ainsi le pouvoir judiciaire va traiter l'affaire, le parquet va décider de la suite qu'il souhaite y donner. Il précise, qu'à titre personnel, il signe fréquemment des décisions défavorables. Les services de l'État doivent se focaliser en priorité sur les risques naturels et les risques technologiques. Cela étant dit, il partage l'analyse selon laquelle ce contrôle devra être traité différemment dans le cadre du prochain PPBE.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) explique que la mesure 3 concerne « le maintien des mesures d'exploitation à moindre bruit ». Son objectif était de modifier les approches des avions en supprimant ou réduisant au maximum le palier dans lequel les pilotes configurent l'appareil pour l'atterrissage. Ces procédures de descente continue font que les avions volent globalement plus haut, qu'ils ne le faisaient auparavant, sur une bonne partie de la trajectoire, ce qui évite les phases d'ajustements de réacteurs qui génèrent un bruit assez important.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) déclare que selon son expérience, cette mesure qu'il qualifie de « trompe-couillon » ne profite qu'aux populations éloignées de l'aéroport et peu impactées par le bruit des avions.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) passe à la mesure 4, « maintien des procédures d'exploitation à moindre bruit au décollage ». Il détaille que celle-ci couvrait l'évolution de trajectoire mentionnée par M. LAGARRIGUE (Stop aux Nuisances des avions sur Merville) en début de réunion et qu'elle s'est avérée totalement positive à la satisfaction de tous.

S'agissant de la mesure 5, il fait savoir que :

- ces mesures incitatives ont un effet qui va dans le bon sens au regard de ce que seraient les flux et les sens d'atterrissage sans elle ;
- cet effet n'est cependant pas aussi positif qu'espéré. Il faut encore travailler sur le choix du QFU notamment la nuit, et comment traiter le cas des compagnies aériennes qui, par exemple, arrivant du Sud ne veulent pas faire un détour pour se poser par le Nord.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) signale que toutes les cartes de nuit ont montré que le bruit avait grandement augmenté au Sud et qu'à ce titre, cette mesure est à considérer comme un échec.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) concernant la mesure 6 « limiter l'utilisation des inverseurs de poussée » détaille que :

- les inverseurs de poussée permettent de décélérer l'avion, et raccourcir son roulement sur la piste ;

- cette procédure n'est utilisée aujourd'hui qu'en cas de besoin opérationnel, par exemple lorsque les pistes sont mouillées ou la météo venteuse ;
- cette mesure, invisible sur les cartes de bruit, satisfait pour autant les populations des communes très proches de l'aéroport, Cornebarrieu, Blagnac et s'est par conséquent révélée très positive.

Concernant la mesure 7 « limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance » très bruyants, dénommés APU et utilisés pour alimenter les avions en énergie ou pour réaliser différentes phases préparatoires au vol, l'aéroport de Toulouse a été l'un des premiers aéroports à équiper l'ensemble des postes d'alimentation en 400kWh, et ainsi réduire conséquemment leur utilisation.

S'agissant de la mesure 8 « veiller à l'utilisation des essais moteurs », elle concerne Airbus qu'il remercie des efforts consentis pour contenir son programme dans les horaires programmés et qui font l'objet d'une convention.

M. Sébastien GAILLOT (Airbus) tient à souligner que les contraintes opérationnelles imposées par cette mesure, à savoir limiter les essais moteurs et les interdire de nuit et les week-ends, ont été surmontés par Airbus ce qui constitue une avancée qu'il faut mettre en avant et dont il faut se féliciter même s'il faut parallèlement continuer à améliorer d'autres points.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) s'étonne que les services de l'État aient su contraindre le premier employeur à adopter ces mesures et qu'à l'inverse, rien n'est fait envers les opérateurs de fret et de charter. Une politique qu'il juge incompréhensible.

Mme Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts du Saint-Martin du Touch), tient à remercier Airbus d'avoir tenu ses engagements concernant en particulier l'utilisation du Beluga.

M. Sébastien GAILLOT (Airbus) la remercie pour ce constat partagé.

M. GAILLOT quitte la séance à 18h.

Concernant la mesure 9 « vols constructeurs », **M. Nicolas DUBOIS** (DSAC) signale qu'Airbus a également tenu ses engagements en respectant les circuits et les horaires prédéfinis de ces vols constructeurs.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) fait observer que ces vols constructeurs s'effectuent à des altitudes bien plus basses que les autres vols et que cela vient s'ajouter aux nuisances sonores subies, déjà très importantes.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rappelle que les cartes sur lesquelles figurent ces circuits n'indiquent pas les noms des villes survolées et qu'elles réclament ce changement depuis 20 ans maintenant. L'État s'honorerait à refaire ces cartes.

M. Julien KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne) étant dans l'obligation de quitter la réunion se propose de donner lecture d'un courrier envoyé par Monsieur le Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne, M. MERIC, au préfet de la Haute-Garonne, en réponse à une lettre dans lequel ce dernier écrivait notamment que les restrictions d'exploitation ne seront pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée.

« Je constate que les autres mesures, entre guillemets, qui sont déployées, pour certaines depuis plusieurs années, n'ont eu que peu d'effets durables pour réduire le niveau de bruit, en particulier la nuit, pour les riverains de la plateforme aéroportuaire. L'approche équilibrée n'aura de sens que si l'ensemble des restrictions d'exploitation est mis à l'étude

dès à présent, l'instauration d'un couvre-feu nocturne au même titre que les autres mesures.

Aussi, je souhaiterais que soit lancée, dans le cadre de la démarche d'approche équilibrée, l'étude des conséquences économiques, sociales, environnementales et sanitaires de la mise en œuvre de toute restriction d'exploitation autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Les résultats de cette étude permettront de nourrir les réflexions, d'apaiser les débats et d'objectiver des décisions qui seront prises dans le cadre de ce processus. »

En résumé, il annonce que le Conseil départemental souhaite que soit créé un quatrième groupe de travail pour travailler sur les restrictions d'exploitation afin de construire et objectiver les résultats incluant, dans les scénarii, celui du couvre-feu nocturne.

M. KLOTZ quitte la séance à 18h15.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) concernant la mesure 10 « restreindre l'exploitation des avions les plus bruyants en période nocturne », signale que les infractions ont été très peu nombreuses hormis en 2016, lors de la coupe d'Europe, par des opérateurs qui n'était pas au fait de cette mesure. Il ajoute à ce propos que cette mesure est à considérer comme positive, mais qu'il a pris note de la remarque du CCNAAT sur l'intérêt d'augmenter les seuils acoustiques.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) explique que :

- l'OACI a augmenté les seuils fin 2018 et créé le chapitre 14 ;
- ils ont à ce titre demandé une évaluation des vols en cœur de nuit pour déterminer quel pourcentage d'avions respectait ce chapitre 14 dans l'objectif d'exclure totalement de la plateforme les avions du chapitre 3.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) fait savoir que :

- par rapport à la mesure 11 sur la « mise en place d'un Observatoire Cœur de Nuit », ce dernier s'est réuni deux fois par an de façon très régulière ;
- Sur la mesure 12 « promouvoir les procédures à moindre bruit », celle-ci consistait à vérifier le bon déroulement des procédures et dans le cas contraire de dresser des PV aux opérateurs. Pour ce faire la DSAC-Sud surveille tous les jours l'ensemble des trajectoires enregistré par le SNA-Sud. Dans l'exercice de cette mission, elle a dressé 67 procès-verbaux, dont 60 ont donné lieu à des amendes de l'ACNUSA ;
- concernant la mesure 13 « Informer sur le niveau de bruit », l'ensemble des éléments ont été mis en place par ATB pour informer sur ces sujets ;
- s'agissant de la mesure 14 « informer sur l'actualité aéroportuaire », les données sont disponibles sur le site internet de l'aéroport.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) relate que pour avoir consulté ce site hier, les informations sont parcellaires : le bulletin « témoins » y figure encore, contrairement à d'autres indicateurs tels les statistiques mensuelles ou annuelles, etc. Il en a d'ailleurs fait la remarque à l'ACNUSA et se demande si cet état de fait n'est pas lié à la mise en place prochaine du SharePoint par ATB.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) sur la mesure 15 « sensibiliser et informer les personnels », indique que cette démarche est entreprise dans l'ensemble des entités et que les contrôleurs aériens, dès leur formation initiale à l'ENAC dans un premier temps et dans le cadre de leur formation pratique, dans un second, sont sensibilisés. Il ajoute également que dernièrement, le SNA-Sud a mis en place, dans chaque équipe de contrôleurs, un référent environnement pour porter les messages, les actions, les orientations en la matière.

Concernant la seizième et dernière mesure « poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements », M. DUBOIS (DSAC) fait valoir que celui-ci est également positif avec un taux de satisfactions supérieur à 90% des riverains ayant bénéficié de travaux d'insonorisation.

Mme Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts du Saint-Martin du Touch) signale que lorsque les avions décollent vers la ville, ils ne le font pas en bout de piste mais en milieu, ce qui augmente la gêne sonore subie par le quartier de Saint-Martin du Touch. Elle interroge sur la possibilité de faire décoller ces avions du fond de la piste.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) explique que ceci est lié à l'entretien des pistes qui se fait en journée et non plus la nuit, de fait les pistes ne sont pas toutes disponibles ou ne le sont qu'en partie. Il considère d'ailleurs que cette décision va à l'encontre du bien commun.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) propose d'apporter des éléments de réponse sur ce point précis le 15 décembre prochain.

Départ de MM. Frédéric LEMAGNER et Philippe CRÉBASSA à 18h21

4 Échange sur la mise en place de groupes de travail pour l'élaboration du nouveau PPBE

M. Denis OLAGNON (Préfecture) propose de traiter le dernier point à l'ordre du jour qui porte sur la mise en place des trois groupes de travail destinés à travailler sur les trois piliers du PPBE.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) s'étonne de constater que M. Denis OLAGNON ne mentionne que trois groupes de travail alors qu'il suffit d'intégrer au cahier des charges prévu pour l'approche équilibrée parmi les mesures à étudier par le sous-traitant ce quatrième pilier dont l'objet sera l'étude des restrictions.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) demande à M. Jérôme FAVREL de laisser dérouler l'exposé du point pour ensuite réagir.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) objecte que le postulat du départ est tronqué en limitant l'étude à trois piliers alors que lors du Comité Permanent, M. Denis OLAGNON a été informé de la possibilité, conformément à la législation, d'intégrer un quatrième pilier au PPBE.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) s'inscrit en faux contre cette affirmation et déclare que vérification faite auprès de la DGAC, il est juridiquement obligatoire de boucler le PPBE avant de passer à l'étude d'approche équilibrée.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) rétorque que les aéroports de Nantes et de Bâle-Mulhouse ont pourtant intégré ce quatrième pilier à leur PPBE.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) confirme que cela n'est pas possible et que cette question a été étudiée avec tout le sérieux nécessaire aidé en cela par la DTA. Cette dernière leur a expliqué que préalablement à l'étude de restrictions, au travers du quatrième pilier, il faut déterminer les mesures qui émaneront des trois premiers piliers. Dans le cas contraire, cela pose un problème de sécurisation juridique vis-à-vis de la Commission européenne qui ne veut pas de discussions sur des restrictions tant que les mesures des trois piliers ne sont pas connues. Elle a d'ailleurs déjà émis des remarques sur des PPBE construits dans ce sens, notamment sur celui de Malmö.

Cela étant dit, il assure que lors de la CCE de janvier prochain, un avis sera émis sur le projet de PPBE, que celui-ci sera mis en consultation publique et que ce sera pour tout un chacun l'occasion d'en débattre.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) fait valoir que le cahier des charges sur l'approche équilibrée à destination du sous-traitant doit s'accompagner d'objectifs de réduction de bruit. Ce dernier décidera alors, après évaluation des mesures envisagées dans les trois

premiers piliers eu égard à ces objectifs, d'étudier ou non les mesures de restriction du quatrième pilier pour, si besoin, les proposer. Cela explique, relève-t-il, pourquoi les mesures proposées au quatrième pilier doivent être intégrées en entrée au cahier des charges de l'approche équilibrée afin que ce prestataire puisse légitimement étudier le couvre-feu, autrement il ne le fera pas de son propre chef.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) avance que si cette proposition est intéressante, il n'en demeure pas moins qu'*in fine*, la Commission européenne pourrait émettre un avis négatif pour des problématiques d'ordonnancement entre le PPBE et les mesures de restrictions.

Il propose dans un esprit de conciliation d'échanger sur ces mesures de restrictions lors du CP CCE de décembre sur la base des premières mesures envisagées par les groupes de travail des trois piliers.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) encore une fois, met en avant que les quatre groupes de travail sur la base des objectifs de réduction de bruit proposent des mesures dont le sous-traitant aura à charge leur étude technique, pour déterminer par rapport au trafic prévu, si les restrictions sont nécessaires pour répondre aux besoins. À contrario, ne pas procéder ainsi, revient selon lui, à limiter les mesures à étudier et par conséquent à opérer un tri en amont.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) à nouveau, souligne qu'à la suite des échanges en CP CCE sur les mesures envisagées par les trois premiers piliers, il pourra être envisagé d'intégrer ces orientations au cahier des charges du prestataire. Il interroge, suite à cela, sur les raisons pour lesquelles M. Jérôme FAVREL ne souscrit pas à cette proposition.

Départ de M. Claude GARRIGUE à 18h30

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) déclare que les associations de riverains proposent un couvre-feu de 23h30 à 6h et une gestion du trafic avant et après cette période et qu'ils leur semblent raisonnable que cette proposition soit intégrée au cahier des charges de l'approche équilibrée après avoir été étudiée dans le cadre du quatrième pilier. Dans le cas contraire, ils craignent qu'après, elle ne soit pas du tout prise en compte, au vu des freins rencontrés lors de précédentes discussions sur un éventuel couvre-feu. En CCE, poursuit-il, ils détermineront ensemble quels sont les objectifs de réduction de bruit, car le prestataire n'est pas habilité à le faire. À ce propos, il fait savoir que les associations de riverains plaident également pour que le PEB ne change pas à Toulouse et que le trafic de nuit soit déporté en journée.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) recommande aux associations de riverains de leur faire confiance et de souscrire à la proposition qui leur est faite d'échanger sur le sujet étant donné qu'ajouter un quatrième pilier représente un risque juridique trop important.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) objecte de nouveau que les aéroports de Bâle-Mulhouse et de Nantes l'ont intégré à leur PPBE sans qu'il soit attaqué.

Concernant l'aéroport de Nantes **M. Nicolas DUBOIS** (DSAC) signale que la situation était différente puisque le projet de plan de rénovation de Nantes-Atlantique faisait suite à l'arrêt de Notre Dame des Landes et que le travail du PPBE avait déjà été réalisé auparavant alors que sur Toulouse, le PPBE est entièrement à concevoir.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) annonce qu'ils se sont adressés à M. PARIOTI, directeur général de l'environnement de la Commission européenne, le 29 septembre 2021 lequel leur a dit « *On définit les lieux où le bruit est un problème, les cartes de bruit. On évalue le résultat du plan d'action contre le bruit qui s'achève et si on conclut qu'il subsiste un problème de*

bruit, on étudie les mesures possibles, toutes les mesures possibles, dont le couvre-feu, dont la limitation, etc. Dans le cadre de l'approche équilibrée, on évalue le coût/bénéfice. On construit le nouveau plan d'action contre le bruit sur la base des résultats de l'étude de l'approche équilibrée en se fixant des objectifs quantifiés de réduction de bruit. ». À l'appui de cette déclaration, elle met en évidence qu'il est tout à fait possible à ce stade d'englober l'étude des mesures de restriction.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) indique ne pas partager l'analyse en soulignant que le concept d'approche équilibrée nécessite une procédure au préalable qui consiste à étudier les trois premiers piliers, pour ensuite, si cela n'aboutit pas, étudier également le quatrième pilier.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) conteste cette affirmation qui laisse à entendre qu'il peut être mené deux approches équilibrées successivement. Encore une fois, il fait valoir que le prestataire aura à étudier les trois premiers piliers et le quatrième et que les restrictions n'apparaîtront pas sans validation.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) signale que leur proposition se base exactement sur l'article 5 du Règlement 598/2014 - b qui spécifie « *Les restrictions d'exploitation ne sont pas appliquées en première intention, mais seulement après examen des autres mesures de l'approche équilibrée.* »

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) avance que le prestataire étudiera toutes les premières mesures des trois premiers piliers par rapport aux objectifs de réduction de bruit fixés d'un commun accord avant d'étudier celle du quatrième et cela en une seule étape et non deux.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) constatant que leur interprétation des règlements diverge, déclare qu'en engageant sa responsabilité dans la construction de ce PPBE, il choisit de s'appuyer sur l'analyse juridique de la DGAC.

M. Christophe SIBERTIN-BLANC (Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines) demande si le process envisagé par les services de l'État consiste à passer un premier marché d'étude des mesures des trois premiers piliers, pour si besoin, en passer un autre pour celles du quatrième.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) indique que leur proposition tient compte de l'expérience acquise sur les autres terrains et des débuts de retour de procédures examinées par la Commission européenne et que, partant de ce constat, ils visent à constituer trois groupes de travail basés sur les trois premiers piliers du concept d'approche équilibrée à savoir :

- réduction à la source des nuisances sonores,
- aménagement et gestion du territoire,
- procédures d'exploitation.

Ces trois groupes de travail, précise-t-il, analyseront de façon contradictoire les mesures proposées par les membres des trois collèges et seront animés par des binômes services de l'État/collèges de la CCE. Ces animateurs auront pour mission de faciliter le fonctionnement et de consigner les points d'accord et de désaccord dans l'objectif de consolider tout cela dans un projet de PPBE. Celui-ci sera ensuite présenté à la CCE de début janvier pour avis.

Dans le cadre de l'analyse de ce projet de PPBE qui sera envoyé à peu près 15 jours avant la CCE et dans le cadre des groupes de travail, il sera étudié si les mesures proposées émanant des trois premiers piliers permettent de résoudre l'ensemble des problématiques. Dans le cas où ces dernières ne suffisent pas, ils proposeront en CCE, pour répondre à la demande légitime des associations, d'échanger sur des scénarii de mesures de restrictions pour *in fine* fixer les orientations sur lesquelles le prestataire

devra travailler. Sa proposition, rappelle-t-il, est d'échanger sur ce qui est acceptable et sur ce qui ne l'est pas lors du CP CCE, programmé avant la CCE. Cela leur permettrait de lancer une étude d'impact sur les restrictions dans des conditions acceptables, en prenant en compte les positions des uns et des autres dans le cadre de points d'étapes avec l'ensemble des collègues pour les informer de l'évolution de ces débats. Ce dispositif, selon lui, devrait s'avérer fonctionnel et ne présente pas de risque juridique.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) signale que les groupes de travail ont seulement pour mission de proposer des mesures et non pas d'en faire l'analyse qui, elle, sera à réaliser par le prestataire dans le cadre de l'approche équilibrée. Ce dernier, précise-t-il, de par ses compétences évaluera dans un premier temps si les mesures des piliers 1, 2 et 3, permettent d'atteindre les objectifs déterminés par la CCE, et dans le cas contraire, dans un second temps, étudier celles du pilier 4.

Christine COURADE (ATB), dans un souci de clarté :

- confirme que les groupes de travail pour construire le PPBE 2018-2023 auront uniquement pour mission de définir des mesures propres à chacune de leur thématique respective ;
- souligne que celles-ci devront viser des objectifs chiffrés, à l'appui d'indicateurs fiables pour les mesurer ;
- indique que l'étude d'approche équilibrée constitue l'étape suivante après le PPBE et qu'elle sera menée par un consultant qui sera compétent pour analyser les impacts sur la santé, sur le plan économique, sur le plan social et environnemental, etc.

Au vu de ces différentes étapes, elle met en avant qu'à ce stade, il faut constituer les groupes de travail pour élaborer le futur PPBE.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) relève l'absence de la mention du quatrième pilier qui comme les piliers 1, 2, 3 pourra proposer des mesures de restriction sans aucun impact juridique, selon lui avec pour avantage de ne pas limiter les champs des possibles que le prestataire aura à analyser. Parallèlement, il met en avant que l'intérêt de tout un chacun dans le cadre des piliers 1, 2, 3 est de construire des mesures efficaces pour ainsi éviter des mesures de restrictions qui au stade de la construction du PPBE, via le quatrième pilier, ne sont que des propositions.

Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) analyse que si le quatrième pilier doit intervenir en dernier recours, la définition du dernier recours fait qu'il ne doit pas être étudié simultanément avec les trois premiers. Elle se dit donc en accord avec les étapes décrites par Mme COURADE (ATB) estimant qu'elles permettent d'arriver au même résultat quels que soient les scénarii et qu'elles représentent un gain de temps si les mesures des trois premiers piliers suffisent à l'atteinte des objectifs puisqu'il n'aura pas été nécessaire de mettre en œuvre le quatrième.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) à l'inverse, considère que le quatrième pilier n'est pas un dernier recours mais un choix politique auquel, à son grand étonnement, la représentante du Conseil régional renonce. Cela étant dit, il fait valoir qu'étant du métier, le vol d'un avion la nuit sera, quoi qu'il en soit, toujours bruyant et que par conséquent, pour cette problématique, les autres mesures sans restrictions ne suffiront pas.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) récapitule le planning proposé :

- un premier phasage avec l'élaboration du PPBE par les groupes de travail dans le cadre des trois premiers piliers ;
- un second avec la validation en CCE début janvier de ce PPBE qui après débat constatera la nécessité ou non d'une étude d'approche équilibrée ;
- un troisième avec le lancement effectif de l'approche équilibrée après les deux mois de consultation publique pour la validation du PPBE conformément à la procédure.

Cela étant dit, il souligne qu'il est normal que le quatrième pilier qui concerne des restrictions d'exploitation soit examiné en dernier recours et uniquement si les objectifs ne sont pas atteints.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) objecte qu'Airbus, le premier acteur économique local, s'est vu imposé des restrictions de façon quasi autoritaire et qu'il est tout à fait possible d'étendre ces mêmes restrictions à des acteurs de moindre d'importance économique.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) fait observer que les protocoles locaux librement consentis ne sont pas soumis aux mêmes obligations qu'un arrêté. Par ailleurs, il signale que la consultation publique doit avoir lieu avant la période de réserve électorale, donc avant les présidentielles et qu'à cet effet, le temps leur est compté. Ils n'ont que très peu de marge, pour d'ici là, organiser les groupes de travail, élaborer le PPBE, consulter la CCE à son sujet et mener à bien des actions préalables, d'envois, de mises en place sur le site pour la consultation.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) s'inquiète, quant à lui, si décision est prise de mener une étude d'approche équilibrée lors de la CCE de janvier prochain, des critères qui prévaudront à son lancement. Il craint que ceux-ci ne soient basés que sur des décisions idéologiques voire qu'elle ne soit pas lancée pour gagner du temps. Encore une fois, il réfute l'argument juridique avancé sur le quatrième pilier rappelant que :

- les deux PPBE des aéroports de Nantes et Bâle-Mulhouse contiennent à la fin l'indication d'éventuelles restrictions en entrée de l'approche équilibrée ;
- le PPBE précédent a été une catastrophe pour la nuit des Toulousains avec + 6 000 personnes impactées et avec quatre fois plus de nuits à plus de 45dB sur Toulouse.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) s'inscrit à nouveau en faux contre cette dernière information qu'il juge caricaturale arguant que l'évolution, en journée, est inférieure à celle prévue dans le long terme.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) met en avant eu égard aux contraintes de temps et pour avancer rapidement sur le PPBE, qu'il suffit aux services de l'État de garantir aux associations de riverains qu'il sera mené une étude d'approche équilibrée et de stipuler dans son cahier des charges que le sous-traitant aura la possibilité d'étudier le scénario des restrictions, s'il le juge utile.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) considère que l'inscription noir sur blanc de cet engagement est un préalable puisque par le passé, sans écrit, comme en atteste l'Observatoire de l'Urbanisme qui n'a jamais fonctionné, les engagements ne sont pas tenus.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) continue à dire qu'il ne créera pas un quatrième groupe qui mettrait en danger la procédure du PPBE.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) suggère de le dénommer autrement tel que « groupe de réflexions sur d'éventuelles restrictions » puisque la CCE est en droit de réfléchir à des possibilités de restrictions ce qui éviterait les problèmes juridiques. L'important étant pour les associations de riverains que cela soit à l'entrée du cahier des charges de l'approche équilibrée.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) propose de reporter au prestataire les propos qu'ils auront tenus en CCE.

Cette proposition suscite un brouhaha.

M. Sébastien GAILLOT (Airbus) tient à souligner qu'Airbus n'a pas d'interdiction de réaliser des opérations et qu'il ne faut pas interpréter leurs engagements sociétaux de grand donneur d'ordre industriel de la région comme une opposition aux vols de nuit de manière générale. Leur position est de ne pas s'opposer à l'exploitation de nuit et aux vols de nuit.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) indique qu'il a juste déclaré qu'Airbus avait accepté ses changements opérationnels parce que la contrainte était très forte. Cela étant dit, il s'interroge sur l'opportunité de travailler sur les notions de logistique urbaine, qui aujourd'hui est en pleine mutation, et de créer un groupe de travail pour réfléchir à ces questions de fret logistique notamment la nuit.

Mme Christine COURADE (ATB) signale que c'est exactement une partie du travail qui sera confié au consultant, mais qu'il faut préalablement élaborer le PPBE.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) recommande avant de parler d'interdiction de débattre des flux, du nombre d'avions nécessaires, et cela sans s'opposer à la réglementation européenne. Ce travail de logistique est, selon lui, pour la métropole de Toulouse, urgentissime et dépasse largement le cadre du simple aéroport.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) propose, concernant l'étude des restrictions par le prestataire, de s'inspirer des aéroports de Nantes et Bâle-Mulhouse qui ont adopté une formulation très neutre du type « *dans le cadre de l'approche équilibrée, des scénarii de restrictions nocturnes pourront être étudiés.* »

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) répond que leur refus n'est pas une affaire de principe, mais s'explique par leur incapacité aujourd'hui à formuler des propos qu'ils pourront, par contre exprimer début janvier.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) déclare qu'ils ont besoin de la mention d'un tel paragraphe dans le PPBE pour pouvoir travailler sereinement sur les trois premiers piliers, si un groupe de travail sur le quatrième pilier n'est pas mis en place.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) comprend que les associations de riverains, il y a encore une minute, réclamaient la garantie qu'en janvier prochain ils ne s'entendront pas dire « *finalement, le PPBE est satisfaisant, il n'est pas nécessaire de lancer d'étude d'impact sur l'approche équilibrée.* » Sur cette base, il estime ne pas prendre de risque en s'y engageant et déclare que l'étude d'impact sur l'approche équilibrée étudiera des mesures notamment dans le cœur de nuit.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) ajoute que le consultant doit disposer de l'autorisation morale d'aller jusqu'à étudier le couvre-feu nocturne et qu'ils veulent un engagement ferme sur le fait que dans le PPBE, sera écrite une phrase du même type que celle des aéroports de Bâle-Mulhouse et Nantes.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) signale que cette dernière exigence est tout autre et qu'il s'y oppose encore une fois une fois pour des raisons juridiques.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) juge la proposition de M. Nicolas DUBOIS intéressante dès lors où cette étude de l'approche équilibrée sur laquelle il s'engage travaillera sur l'intérêt de ces vols nocturnes d'un point de vue économique, pour le bien commun, le bien de l'aéroport, le bien des compagnies, le bien des toulousains. Il se déclare en faveur de cette approche, et encourage les associations de riverains à l'accepter.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) refuse que seules les restrictions nocturnes soient mentionnées sans évocation de la possibilité de recourir un couvre-feu, car encore une fois, ils craignent qu'il n'en soit plus question au moment opportun.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) constate que c'est un problème de sémantique.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), pour y remédier, propose de mentionner « *jusqu'à la limitation du nombre de mouvements à l'interdiction des vols de nuit* » ainsi il n'est pas évoqué le mot couvre-feu.

Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) fait savoir qu'elle rejoint la position de MM. PERRIN et DUBOIS sur la nécessaire vigilance quant au mot à choisir pour éviter de prendre un risque juridique et pour trouver un compromis sur le contenu du futur PPBE et l'étude d'impact de l'approche équilibrée. Elle voit d'ailleurs dans le document présenté à l'écran l'engagement que le quatrième pilier sera examiné dans un second temps.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) s'inquiète de la date à laquelle, celui-ci sera pris.

M. Georges WINTER (FNE Midi-Pyrénées) considère qu'il s'agit de prendre une décision humaine au regard de tout ce qu'il a pu entendre durant cette séance.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) met en exergue que cette exigence est d'autant plus importante à leurs yeux qu'en 2010, le couvre-feu n'a pas été voté à quelques voix de majorité et que parallèlement, les engagements de réduction de bruit nocturne et de réduction de bruit en cœur de nuit n'ont pas été tenus puisqu'ils se sont amplifiés. Raison pour laquelle ils estiment cette garantie légitime.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) propose aux associations de riverains de faire des propositions de rédaction qu'ils examineront en CP CCE et aujourd'hui, de constituer ces trois groupes de travail.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) réclame encore une fois une garantie que le couvre-feu ne passera pas à la trappe. Le bilan du précédent PPBE, les engagements non tenus les obligent, déclare-t-il, à l'exiger.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) s'engage alors qu'à l'issue du PPBE si les objectifs ne sont pas tenus, de mettre en place l'étude sur le quatrième pilier sur les restrictions d'exploitation.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) interroge sur cette décision afin de savoir quand elle sera prise et en fonction de quels critères.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) précise que l'avis sera formellement donné lors de la CCE de janvier prochain, à charge ensuite à la DGAC de la confirmer, ce qui sera assurément fait, assure-t-il.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) encore une fois relève l'absence de garantie.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) de rappeler également à nouveau que donner cette garantie mettrait en danger juridique la procédure. Il a l'impression de tourner en rond sur ce sujet depuis un moment.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) analyse que la simple mention de restrictions nocturnes est un engagement qui a déjà été formulé et qu'au mieux, pour ce PPBE, il s'agirait

d'étendre au chapitre 4, la restriction sur la première partie de nuit alors que la plupart des avions sont déjà compatibles.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) déclare ne pas présumer des mesures qui seront envisagées et que celles-ci seront à étudier par le prestataire à qui il sera donné des objectifs.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) ajoute qu'ils ne peuvent pas aller jusqu'à mentionner le terme couvre-feu, à ce stade.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) rappelle que l'ACNUSA leur a conseillé la chose suivante : « *Il faut que vous ayez plusieurs scénarii à proposer, dont celui de la limitation des vols de nuit, voire le couvre-feu.* » D'ailleurs, ce point a été repris par le Président de l'ACNUSA dans son interview au Journal Toulousain.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) demande à ce propos qui sera en capacité de décider de l'étude de la limitation des vols de nuit, voire du couvre-feu.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) fait savoir que le règlement 598/2014 prévoit que chaque État désigne une autorité compétente et que la France a désigné pour ce faire, la DTA, la sous-direction développement durable de la DTA.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) annonce justement qu'ils ont eu par courrier l'assentiment de la DTA.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) déclare être preneur de ce courrier.

M. Philippe PERRIN (Toulouse Métropole) rappelle que les avions feront toujours du bruit la nuit et qu'à ce titre, en tant que représentant d'Europe Écologie-Les Verts-Archipel, conformément aux modes de pensées des citoyens, aujourd'hui il plaide et c'est un choix politique, pour l'absence de vol la nuit hormis pour de bonnes raisons économiques.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT), dans le même temps, signale avoir remis à l'instant la lettre de la DTA qui stipule que le quatrième pilier peut bien être intégré au PPBE ce qui, de fait, remet en cause l'argument juridique.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC), à la lecture de ce courrier de la DTA, relève que ce dernier s'inscrit dans la droite ligne des propos qu'ils tiennent depuis le début de ce point.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) donne lecture d'un paragraphe dans lequel il est mentionné « *Il faut souligner que le quatrième pilier est la plupart du temps bien abordé dans les PPBE au travers d'une action qui planifie la réalisation d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée, pour envisager de nouvelles restrictions.* » Ce courrier, note-t-il, confirme ce qu'ils ne cessent de rappeler à savoir qu'il faut au préalable étudier les trois piliers avant d'envisager l'étude du quatrième.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) fait valoir que le PPBE ne prévoit pas l'étude des trois premiers piliers et que son évaluation a lieu seulement au travers de l'étude d'impact par approche équilibrée dont le cahier des charges reprend l'ensemble des points mis au PPBE.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) réitère de nouveau qu'une mesure du PPBE consistera à lancer l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pour étudier les restrictions et que le CP CCE de décembre et la CCE de janvier permettront d'émettre des orientations ou des propositions qui seront portées à la connaissance du prestataire.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) fait observer qu'aujourd'hui, il leur est demandé de créer des groupes de travail alors qu'ils ne se sont toujours pas fixé d'objectifs, ce qui constitue selon lui un problème. Pour plus de sérénité, il réclame conformément aux dires de la DTA, la mention d'un couvre-feu nocturne dans le PPBE similaire à celle des aéroports de Bâle-Mulhouse ou de Nantes.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) rapporte que la DTA lors de discussions leur a clairement signifié que cela serait trop risqué.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) ajoute qu'ils ne peuvent pas leur donner satisfaction aujourd'hui.

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) annonce qu'une telle position les obligera à attaquer les services de l'État en jurisprudence.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) déclare que leur intention est de leur annoncer, lors de la CCE de janvier, le lancement d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée avec des objectifs qui seront à déterminer conjointement et qu'une action juridique contestant ce process ne revêtira pas d'autre intérêt que d'ajouter encore de l'insécurité juridique à cette procédure.

M. Jérôme FAVREL (CCNAAT) met de nouveau en avant que les cas des aéroports de Nantes et de Bâle-Mulhouse constituent deux jurisprudences qui plaident en leur faveur de la mention de la phrase réclamée.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) oppose à cette affirmation les déclarations de la DTA qui estime que ces cas ne sont pas comparables à la situation de Toulouse, dans le cas de Nantes, le débat public a eu lieu après la décision d'arrêter le projet « Notre Dame des Landes » et avant le lancement du PPBE.

M. Christian GUTIERREZ (Maison de quartier de Bagatelle) objecte qu'en république, la règle d'équité fait que ce qui peut s'appliquer à Nantes peut l'être également à Toulouse. Raison pour laquelle il assure que la justice leur donnera raison.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) se propose d'interroger à nouveau la DTA sur la possibilité ou non de mentionner cette phrase.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) ajoute qu'ils apporteront une réponse officielle à cette demande et que dans l'attente, il propose aux personnes qui souhaitent participer aux groupes de travail de s'y inscrire.

L'heure étant tardive, **M. Denis OLAGNON** Préfecture lève la séance à 19h45.



Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général
Denis OLAGNON