

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

19 janvier 2022

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

Présents :

Pour les Collectivités locales :

Julien KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne) - Frédéric LEMAGNER (Toulouse Métropole) - Véronique BARRAQUE ONNO (Toulouse Métropole) - Stéphanie SENSE (Conseil Régional Occitanie) - Pascal BOURREAU (Conseil départemental de la Haute-Garonne) - Hélène CABANES (Toulouse Métropole) - Patricia BEZ (Toulouse Métropole)

Pour les Associations :

Patrice CARIVEN (Aussonne Environnement ADEA) - Gilles LAFONTAN (Stop aux Nuisances des Avions sur Merville SNAM - Christian GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) - Jérôme FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) - Jean-Paul TAILLANDIER (Comité de quartier des Sept Deniers) - Georgette SAUVAIRE (Association Vivre à Cornebarrieu VAC) - Jean-Marc SANCHEZ (Association Vivre à Cornebarrieu VAC) - Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) - Georges WINTER (France Nature Environnement Midi-Pyrénées FNE) - Isabelle CAMPOY (Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin-du-Touch - ASIS) - Christian DZIEDZIC (Association du Parc de Gounon) - Alain GARCIA (Aussonne Environnement ADEA)

Pour les Professions aéronautiques :

Sébastien GAILLOT (Airbus SAS) - Christophe BERTHIAU (Confédération Française de l'Encadrement CFE-CGC) Philippe GUITTET (ASL Airlines France) - Philippe CALAC (Union Syndicale de l'Aviation Civile-CGT)

Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

Christine COURADE (ATB) - Philippe CRÉBASSA (ATB)

Invités :

Pour l'ACNUSA : Gilles LEBLANC, Florence DUENAS, Arnaud BECK, Bruno VINCENT
Pour la DSAC : Nicolas DUBOIS, Réjane LAVENAC, Sophie FERRASSE- Philippe GRANIER
Pour le SNA : Sophie Coppin
Pour la Préfecture : Denis OLAGNON- Céline ENJAUME, Françoise HAEFFELIN
Pour la DREAL : Ghislaine BELIS
Pour le Conseil Départemental de la Haute-Garonne : Frédéric FOURNIER
Pour ATB : Corinne COLLIN, Ariane RISSER-MAROIX

SOMMAIRE

- 1- Présentation du rapport 2021 de l'ACNUSA
- 2- Temps d'échange

M. Denis OLAGNON (Préfecture) ouvre à 11h00 la séance qui se tient ce jour, à la fois en présentiel et à distance.

Il remercie M. Gilles LEBLANC, Président de l'ACNUSA de consacrer du temps à la présentation du rapport d'activité de l'ACNUSA aux membres de la CCE et lui donne la parole.

1- Présentation du rapport 2021 de l'ACNUSA

M. Gilles LEBLANC explique en préambule que ce temps de présentation est voulu par le législateur puisque le rapport de l'ACNUSA est présenté formellement à toutes les CCE des aéroports. La ministre a d'ailleurs insisté pour que l'ACNUSA, autorité indépendante qui ne dépend pas du gouvernement, se rapproche de tous des acteurs de terrain dans cette période difficile où le dialogue doit être le plus constructif possible afin de rétablir la confiance et faciliter la reprise de l'activité dans des conditions plus respectueuses de la santé et de l'environnement.

Il commente le diaporama (en PJ).

1^{ère} partie : l'action de l'autorité contribue à rétablir la confiance nécessaire à la reprise des activités.

C'est l'occasion de rappeler que dans le cadre de ses missions normatives, l'ACNUSA est garante de la qualité des données produites par les systèmes de mesure mis en place par les aéroports. M. Gilles LEBLANC décrit également les missions consultatives en termes de programme des aéroports et de modification de procédures de la navigation aérienne ainsi que la mission de sanction pour manquements aux règles environnementales.

Il constate que la crise sanitaire a accéléré la prise de conscience de la nécessité d'une meilleure maîtrise des nuisances aéroportuaires tant atmosphériques que sonores.

Tous les acteurs doivent être mobilisés pour que les collectivités et les habitants perçoivent des résultats. Il salue l'action entreprise en ce sens par le préfet GUYOT en lançant des ateliers du territoire qui permettront un dialogue constructif afin que la capitale européenne de l'aéronautique soit exemplaire en matière environnementale.

2^{ème} partie : la prévention des atteintes à la santé est une priorité de la police de l'environnement sur et autour des aéroports.

M. Gilles LEBLANC tient à souligner que sur le territoire français, les manquements rapportés au nombre de mouvements sont assez peu nombreux, de l'ordre du 10 000^{ème} avec le constat que les compagnies qui opèrent beaucoup en France sont moins infractionnistes que les autres. Ceci doit inviter les communautés aéroportuaires à faire un effort de formation et d'information sur les règles environnementales locales.

Il rappelle que l'amende est de 40 000 € pour les infractions de nuit et de 20 000 € pour les infractions de jour.

A Toulouse entre 2017 et 2021, le nombre de manquements est somme toute assez faible : 19 amendes sur 99 dossiers examinés sachant que les mauvaises conditions de conduite des nouvelles procédures vers le sud en termes juridiques, ont conduit à classer sans suite 71 dossiers.

Cette situation va amener l'ACNUSA à faire en 2022 une recommandation méthodologique sur les conditions juridiques plus rigoureuses dans lesquelles de telles expérimentations doivent être menées.

A ce jour il y a 17 dossiers en cours d'instruction qui concernent le non-respect des procédures de départ vers le nord.

L'ACNUSA a noté une très forte augmentation des procédures engagées en 2020 (140 contre 29 en 2019 et 15 en 2021) du fait de l'expérimentation évoquée.

Il conclut sur ce point en insistant sur la nécessaire vigilance des collectivités et des associations aux côtés de celle exercée par les services de l'Etat, l'objectif étant d'aller vers le zéro-infraction.

Les comparaisons entre aéroports sont difficiles car les restrictions sont différentes d'une plate-forme à l'autre ; plus il y a de restrictions, plus il peut y avoir de difficultés à les faire

respecter. Il souligne que les restrictions d'exploitation sur la plateforme de Toulouse se limitent à l'arrêté du 28/03/2011 modifié le 12/02/2018. Cet appareillage juridique devrait s'étoffer à l'issue de la démarche d'approche équilibrée qui devrait s'engager.

3^{ème} partie : la protection de la nuit reste la première des préoccupations.

L'année 2021 a été marquée par l'aboutissement d'un certain nombre de programmes de recherches français, européens ou américains pour l'essentiel, ce qui fait que la connaissance des effets du bruit des aéronefs sur la santé et sur les capacités d'apprentissage des jeunes enfants fait aujourd'hui consensus pour l'ensemble de la communauté scientifique ; les résultats de ces recherches ont d'ailleurs été repris par l'OMS et par l'Union Européenne. D'une façon générale l'ACNUSA observe que les règles de protection de la nuit sont diverses en fonction des situations locales et que les infractions nocturnes restent nombreuses malgré les efforts de prévention.

La situation de crise en 2021 a eu un effet d'effondrement du trafic aérien passager essentiellement ; par contre on observe une augmentation assez significative du trafic fret partout en Europe qui aujourd'hui est à un niveau bien supérieur à celui de 2019. Or le trafic fret a lieu en grande partie de nuit.

D'où la recommandation faite au gouvernement d'un observatoire national qui puisse aider les observatoires locaux afin d'avoir la vue d'ensemble des horaires de provenance et destination des vols et faciliter ainsi le travail de programmation avec les compagnies dans le but de prévoir les vols à des horaires moins impactant.

A Toulouse les restrictions d'exploitation nocturne actuelles concernent uniquement les avions les plus bruyants ; une approche équilibrée paraît nécessaire pour étudier les voies et moyens permettant de réduire les nuisances nocturnes. Trois axes sont proposés : planification et programmation des vols en distinguant les vols passagers courts et moyens courriers des vols de fret, revalorisation du niveau de performance environnementale des aéronefs, limitation des vols de nuit aux mouvements indispensables à la vie économique et sociale de l'agglomération en distinguant les périodes 22h00/00h00 et 00h00/06h00. L'évaluation des scénarios devra tenir compte du coût social du bruit et de celui de la pollution atmosphérique.

4^{ème} partie : la réduction du bruit à la source est le premier levier pour la réduction des nuisances.

La puissance de l'industrie aéronautique et le dynamisme des start-ups de Toulouse est un atout important. La crise a eu pour effet d'accélérer les commandes des compagnies pour des aéronefs moins coûteux à exploiter et dotés de meilleures performances environnementales. Il est important de pouvoir projeter les résultats du renouvellement des flottes à 2, 5 ou 10 ans et de mesurer l'impact sur la réduction des nuisances.

L'ACNUSA recommande de restreindre l'exploitation des aéronefs les plus bruyants ou les plus polluants en se basant sur la marge acoustique et le bruit certifié en survol pour les départs et en approche pour les arrivées.

5^{ème} partie : l'optimisation et le respect des procédures opérationnelles sont également essentiels aux territoires impactés.

Il s'agit d'un sujet stratégique qui nécessite un travail à la fois des compagnies et des pilotes et des services de la navigation aérienne et des contrôleurs aériens.

A Toulouse, malgré les efforts réalisés, le nombre de procédures opérationnelles reste important ; il s'avère donc nécessaire de moderniser les procédures utiles et de supprimer les autres conformément à la stratégie environnementale des services de la navigation aérienne rendue publique en juillet 2021. L'ACNUSA recommande de généraliser les descentes continues (54% en 2019 pour Toulouse) et d'associer des volumes de protection environnementale (VPE) aux procédures RNAV concertées localement tout en s'assurant de la clarté et de la compréhension des procédures.

Il souligne que la difficulté de modifier des trajectoires car des personnes se retrouvent avantagées et d'autres désavantagées, mais insiste néanmoins sur le fait qu'il n'y a pas de

raison objective de ne pas rechercher toutes les réductions possibles de nuisance, que ce soit au sol, en survol, au décollage ou à l'atterrissage.

L'ACNUSA entend jouer pleinement son rôle d'autorité environnementale en accompagnant les services de la navigation aérienne de façon à ce que les études d'impact des projets de procédures permettent une juste appréciation de la réduction des nuisances pour les territoires concernés afin que les quartiers et populations concernés ne s'opposent pas entre eux avec le risque d'aboutir in fine au statu quo.

Concernant les départs vers le nord, l'ACNUSA recommande la mise en place de procédures satellitaires de précision permettant de mieux maîtriser les virages et réduire ainsi les nuisances pour les villages situés à l'est et à l'ouest de la trajectoire nord. Elle recommande également, pour leur meilleur respect, de leur associer des VPE publiés.

Concernant les procédures actuelles vers l'est et le sud-ouest, elle recommande leur étude, leur concertation et leur test afin de réduire les nuisances sur cette partie de l'agglomération. Ces procédures devront donc être reprises en étroite concertation avec les compagnies aériennes, les collectivités territoriales et les associations pour rétablir un climat de confiance propice à la réalisation d'une enquête publique.

6^{ème} partie : planification et programmation urbaines.

L'ACNUSA recommande aux responsables de l'Etat et aux responsables politiques des grandes métropoles de veiller au respect des servitudes d'urbanisme afin de ne pas augmenter la population exposée aux nuisances.

Elle recommande d'évaluer tous les 5 ans les hypothèses qui sous-tendent les servitudes du plan d'exposition au bruit (PEB) afin de pouvoir apprécier les révisions éventuellement nécessaires. A Toulouse le PEB date de 2007 et le PGS de 2003 et donc leur évaluation et peut-être leur révision s'avèreront nécessaires.

Enfin, elle recommande d'accélérer la réalisation des programmes d'insonorisation des établissements scolaires, sanitaires et sociaux, et des logements inscrits dans le plan de gêne sonore (PGS). L'ACNUSA rappelle que les assises du transport aérien préoyaient - avant la crise sanitaire - l'augmentation des recettes de TNSA. Elle recommande aussi de créer localement des synergies entre la rénovation énergétique et l'insonorisation des bâtiments.

7^{ème} partie : les émissions des opérations au sol.

L'ACNUSA recommande un plan d'actions systématique au-delà de l'aspect bâtimentaire car il existe des marges de progrès tant côté piste (roulage, APU, essais moteurs, véhicules et engins de piste) que côté ville (modes alternatifs aux voitures, transformation des flottes de véhicules de location - c'est une demande des grands opérateurs - et des flottes de taxis). L'ACNUSA note que l'aéroport de Toulouse est déjà engagé en ce sens aux côtés des collectivités territoriales, notamment pour la production d'énergie.

8^{ème} partie : la prise en compte de la santé et de l'environnement passe par la modernisation du cadre juridique des nuisances aéroportuaires.

Le cadre juridique national a besoin d'être toiletté et l'ACNUSA recommande au gouvernement de moderniser les textes relatifs à la lutte contre les nuisances environnementales sur et autour des aéroports en ce qui concerne plus particulièrement la pollution atmosphérique et la simplification de la procédure de sanction pour les manquements à la réglementation, procédure actuellement trop longue pour être efficace en termes de prévention.

L'ACNUSA rappelle l'existence au niveau européen de 2 outils importants : d'une part les cartes stratégiques de bruit (CSB) qui permettent d'apprécier tous les 5 ans les évolutions et sur lesquelles s'appuient les PPBE et d'autre part les études d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE). L'ACNUSA indique qu'elle produira une évaluation des PPBE sur les aéroports français d'ici la fin du 1er semestre 2022. Quant aux EIAE, elles permettent de mesurer si les leviers de longue date sont mobilisés de manière optimale et d'apprécier les mesures de restriction éventuellement nécessaires pour atteindre les objectifs locaux. L'ACNUSA insiste sur l'importance de disposer d'une expression de ces objectifs locaux listés au niveau d'une agglomération.

L'ACNUSA souligne aussi l'importance d'une bonne articulation entre les plans d'action des opérateurs et ceux des collectivités territoriales.

D'autres outils sont en train d'être forgés au niveau européen qui viendront renforcer les outils en place avec des exigences plus fortes.

Les éventuelles restrictions doivent être envisagées au cas par cas sur la base d'une EIAE quand les mesures opérationnelles ne permettent pas de satisfaire aux objectifs sanitaires arrêtés au niveau européen et déclinés au niveau des grandes agglomérations. Elles ne doivent pas s'inscrire dans une logique de décision nationale applicable à tous les aéroports français.

9^{ème} partie : quelques focus.

Ces points ne concernent pas directement la plateforme de Toulouse-Blagnac.

L'ACNUSA attire l'attention sur les nuisances générées par l'aviation d'affaires (augmentation de 26% d'après les chiffres d'Eurocontrol), par l'aviation générale et les hélicoptères sur certains territoires. Enfin, elle évoque la nécessité d'apporter des réponses adaptées à la situation environnementale des territoires ultramarins.

10^{ème} partie : indépendante et impartiale, l'autorité de contrôle accompagne les acteurs engagés pour la santé, l'environnement et le climat.

L'ACNUSA continue à faire l'objet d'une gestion financière et budgétaire rigoureuse et ses qualifications sont reconnues.

Elle a renforcé ses partenariats techniques (exemple à Toulouse du partenariat avec Météo France) ainsi que ses partenariats avec les autres autorités indépendantes pouvant intervenir en matière aéroportuaire (commission nationale du débat public, autorité environnementale, autorité de régulation des transports).

L'ACNUSA avait subi dans les années 2017/2018 une sorte de harcèlement procédural contre ses décisions, mais ses pouvoirs de sanction ont récemment été confortés par les plus hautes juridictions administratives que sont le conseil constitutionnel et le conseil d'Etat. De plus, en 2021 le tribunal administratif de Paris a rejeté les recours ou prononcé des peines équivalentes pour 119 des 120 recours formés contre l'ACNUSA.

M. Gilles LEBLANC rappelle que l'ACNUSA peut aussi être saisie sur toutes les questions relatives aux nuisances environnementales générées par le transport aérien sur et autour des aéroports par un ministre, une CCE d'un aéroport, une commune ou un EPCI situé dans le PGS, une association concernée. Il rappelle qu'elle peut aussi s'auto-saisir, ce qu'elle fait d'ailleurs pour répondre à des sollicitations des compagnies aériennes ou des sociétés aéroportuaires qui n'ont pas le pouvoir de saisir l'ACNUSA.

2- Temps d'échange

M. Denis OLAGNON (Préfecture) propose à M. Gilles LEBLANC (ACNUSA) de regrouper les questions.

1er lot de questions :

M. Alain GARCIA (Aussonne Environnement ADEA) pose une question sur l'interférence entre les travaux du PPBE et les mises à jour du PEB et du PGS ; en cas de manquement de ces mises à jour, quelle est l'autorité à saisir ?

Mme Chantal BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) demande si l'étude d'un couvre-feu peut être intégrée dans le PPBE - comme cela a été fait à Nantes – sans risque juridique. Elle se demande aussi si M. Gilles LEBLANC (ACNUSA) a été convié à participer aux ateliers du territoire car elle a remarqué que l'invitation des membres de la CCE à ces ateliers étaient aléatoires.

M. Gilles LAFONTAN (Stop aux Nuisances des Avions sur Merville SNAM) demande de préciser si les procédures tombées en désuétude citées dans le rapport concernent les

procédures dites conventionnelles. Concernant les départs vers le nord, quelle est la position de l'ACNUSA sur la répartition des nuisances sonores en opposition à la concentration des flux ?

Réponses de M. GILLES LEBLANC (ACNUSA) :

- PPBE : le Conseil d'Etat a rappelé qu'il s'agit d'un plan d'actions. Ce collationnement des actions que les différents opérateurs pensent pouvoir mettre en œuvre pendant les 5 ans ne constitue pas un document juridique ou un document opposable, contrairement au PEB qui est une servitude d'urbanisme opposable. Le PPBE peut prévoir l'évaluation du PEB ou celle du PGS. Le préfet signe les PEB et les PGS ; pour engager leur révision, l'ACNUSA recommande de partir d'une évaluation pour voir si les hypothèses qui les sous-tendaient sont toujours valables, c'est-à-dire qu'il faut avoir une démarche rationnelle et professionnelle d'une évaluation de documents d'urbanisme. Il n'y a pas de lien juridique ni d'interférence sauf à considérer que tout est dans tout et créer des liens juridiques entre les actions, mais dans ce cas il s'agit de choix. Ainsi, dans le plan d'actions on peut écrire que le PGS sera évalué ou sera révisé durant la période. Un PPBE n'est pas porteur de risque juridique. Il y a eu des ambiguïtés avec Orly où des acteurs locaux avaient écrit dans le PPBE qu'il y aurait une révision du PEB et l'ont interprété en disant que le PPBE allait réviser le PEB : c'est une incompréhension totale.
- Concernant les ateliers du territoire, l'ACNUSA n'a pas de raison d'y être conviée ; M. Gilles LEBLANC insiste sur le rôle des acteurs locaux. L'ACNUSA se tiendra informée et peut apporter ponctuellement des réponses sur tel ou tel sujet mais à Toulouse, pôle d'excellence, tous les atouts sont réunis pour mettre en œuvre une intelligence collective de terrain et trouver des solutions aux enjeux sanitaires, sociaux, économiques...
- Concernant les procédures, l'objectif européen est clairement d'arriver d'ici 2030 à ce que les aéronefs soient équipés pour la navigation satellitaire et que les services de la navigation aérienne soient dotés des équipements nécessaires. Les procédures conventionnelles pourront être conservées quelques temps pour les aéronefs non encore équipés mais à terme elles seront abandonnées.
- Décollage vers le nord : à ce stade l'ACNUSA n'a pas vu d'étude produite qui lui permette de se prononcer sur ces aspects-là ; dans les centres de recherche d'Eurocontrol ou à Nice on commence à voir des endroits où des procédures suivent plutôt une logique de concentration, et les marges de progrès semblent assez importantes.

2ème lot de questions :

Intervention de M. Nicolas DUBOIS (DSAC) : la DSAC et l'ACNUSA partagent des opinions sur des thèmes évoqués régulièrement ensemble comme les VPE, les expérimentations et les leçons à en tirer. Il souhaite faire quelques commentaires pour les membres de la CCE :

- Sanctions : la DSAC sud regarde tous les jours tous les enregistrements de trajectographie afin de détecter les déviations. Les chiffres de 2021 sont comparables aux chiffres de 2016 à 2019 (proportionnellement au trafic) et les chiffres de 2020 montrent la rigueur de la DSAC : bien que considérant que les expérimentations génèrent des manquements du fait de l'incompréhension des contraintes multiples par les pilotes, la DSAC a fait le choix de remonter tous les dossiers à l'ACNUSA, qui a abouti aux mêmes conclusions, mais était légitime et juridiquement compétente pour le faire.
- Restrictions d'exploitation à Toulouse : pendant longtemps Toulouse a été la seule plateforme avec celle de Nice à avoir des restrictions au niveau de 13 EPNdB. Pour la suite, la nouvelle classification des groupes acoustiques mise en

œuvre par la DGAC en septembre 2021 permettra d'étudier, dans le cadre de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, la possibilité d'aller plus loin.

- Suivi de l'empreinte sonore : les cartes de bruit sont actuellement suivies 2 fois par an sur la nuit et le cœur de nuit (CDN) dans le cadre d'un observatoire qui est une spécificité de la plateforme toulousaine. Sans anticiper sur ce qui sera discuté lors des prochaines séances, l'idée de la DSAC est bien d'assurer un suivi peut-être plus régulier afin de détecter en amont d'éventuelles dérives.
- Sur le CDN, la DSAC rejoint les conclusions de l'ACNUSA. Il y avait eu une augmentation jusqu'en 2018 ; des mesures ont été prises pour ramener le trafic en CDN en 2019 à un des niveaux les plus bas de la décennie. L'idée est bien de continuer à voir quels vols on peut sortir du CDN, sachant que, au-delà des mesures prises au travers d'une négociation entre l'aéroport et ses usagers, l'EIAE est un outil pour se faire. D'où le lancement de l'étude.
- L'aéroport de Toulouse est pionnier - en dehors de Paris - sur les descentes continues puisque les premières avaient été mises en œuvre en 2011.
- VPE : beaucoup d'avantages mais aussi quelques risques à traiter : comme les VPE doivent être compatibles avec les avions les moins performants, ils peuvent être vus par les avions les plus performants comme une autorisation à faire moins bien qu'actuellement. Ce risque est cependant gérable. La DSAC sud a bien l'intention de demander au SNA Sud de mettre en œuvre les VPE pour les départs face au nord. Cela prendra nécessairement un peu de temps mais l'idée est de faire le plus vite possible.
- Sur le PEB, évaluer tous les 5 ans les hypothèses, c'est effectivement la réglementation. Des échéances ont été manquées pour des raisons explicables. Il paraît de bon sens d'attendre la fin de la définition du PPBE et la fin de l'EIAE pour pouvoir en tirer toutes les conclusions avant de réviser le PEB. Concernant le PGS, l'idée est de le réviser en cohérence avec le PEB, exercice assez délicat car les règles de construction ne sont pas les mêmes : on ne parle pas des mêmes horizons ni des mêmes résultats... Quant aux CSB, la DSAC est favorable à leur publication plus souvent que tous les 5 ans.

M. Jérôme FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) fait plusieurs remarques :

- Pour le CDN et la nuit, il observe que les mesures proposées par la DGAC en 2010 n'ont pas permis de répondre aux objectifs.
- Il déplore également que les aéroports opposent systématiquement le secret du droit des affaires aux demandes d'accès aux données. Concernant les CSB publiées en 2019 pour l'année 2017 sur Toulouse, il y a un manque flagrant de la typologie des flottes. Alors que c'est un fichier EXCEL qui devrait être fourni aux préfetures, il est obligé de mener une action auprès de la CADA ce qui est absolument anormal.
- Autre point : comptage des populations : il est prévu dans les documents de la DGAC de faire ces comptages à partir de documents INSEE. Or on a vu que c'était une catastrophe car il n'y a aucune indication de l'année de ces comptages d'où des problèmes d'évaluation. Ces éléments factuels fondamentaux pour la compréhension manquent. Il voudrait savoir si l'ACNUSA peut intervenir assez tôt pour vérifier que l'ensemble des informations utiles à la compréhension de ces documents sont pris en compte. Et éventuellement que la contestation de certaines de ces informations soit accessible.
- Le dernier point concerne le PPBE : il est inquiétant d'attendre la prochaine échéance vu le fonctionnement de nos instances et que l'année 2017 – année très mauvaise avec plus de 73% de population impactée) devienne une référence pour Toulouse, auquel cas il serait facile de montrer des améliorations sur la période 2018-2023. Il est écrit dans la loi qu'il y a une diminution de la population touchée par le bruit qui doit figurer dans le PPBE. Or il n'a pas lu cette information dans le PPBE 2012-2017 et il espère que l'ACNUSA veillera à ce que cette information y figure pour 2018-2023.

Réponses de M. GILLES LEBLANC (ACNUSA) :

Il revient sur la question des règles : ce qui est important est que les règles environnementales soient simples, bien rédigées, comprises par tout le monde et respectées. Concernant les trajectoires, il est en phase avec M. DUBOIS et ce qu'il constate c'est que les règles ne sont pas toujours comprises de la même façon par tous les acteurs à cause de leur rédaction mais aussi de leur expression publique ou non publique. Si la règle n'est pas comprise de la même façon par le pilote, le contrôleur et la collectivité survolée, cela crée des tensions. C'est une question de respect de la règle et de confiance vraiment importante dans notre système démocratique. L'intérêt de l'outil de VPE mis en place par le législateur est la lisibilité. Il prend l'exemple des barrières et des panneaux indiquant un danger en haute-montagne : ils sont faits pour être lus mais rien n'empêche quelqu'un de passer au risque d'être en infraction et de tomber dans un précipice. Or pour être respectée, la règle doit être exprimée clairement. Certaines compagnies se plaignent que la règle n'était pas pilotable, que le contrôleur a eu une expression que le pilote n'a pas comprise... Il faut arriver à réduire ces aspects-là et c'est une question de confiance collective pour arriver à un meilleur résultat.

- Questions sur le PEB : l'obligation législative d'évaluation tous les 5 ans est une bonne chose. L'exemple de Nantes est assez caricatural. Le PEB datait de 2003 et avec la question du nouvel aéroport, personne ne s'est occupé du PEB et quand le gouvernement a décidé d'abandonner le projet de Notre Dame des Landes, il a été constaté qu'on avait laissé construire sous des endroits survolés. Le risque est que s'il n'y a pas de révision régulière, les situations à gérer soient beaucoup plus compliquées et conflictuelles. Il cite l'exemple de la préfecture de Mulhouse qui a décidé de faire des adaptations mineures du PEB tous les 5 ans. De cette façon, en permanence le document papier est conforme à la réalité et cette démarche paraît assez saine. Les populations ne peuvent pas comprendre qu'il y ait un écart entre le plan et la réalité, surtout s'agissant d'une servitude.
- Question de la nuit et du CDN : c'est la principale légitimité de l'ACNUSA qui a été créée pour les questions de bruit nocturne à Roissy puis après ailleurs. La pression sur la nuit reste importante malgré le travail qui a été fait. On le voit avec la croissance du fret qui est liée à l'évolution de nos modes de vie et de communication et du mode de fonctionnement de nos entreprises. Nous allons avoir un trafic de nuit à Roissy supérieur à celui de 2019. Sur Bâle-Mulhouse, pour arriver à alléger le trafic de nuit, il y a eu un travail important sur toute la logistique routière de collationnement dans les usines ; la compagnie aérienne n'est que le transporteur ; ce travail d'organisation générale de l'économie locale doit être fait au niveau de l'agglomération pour distinguer les vols de nuit réellement indispensables à l'économie locale.
- Accès aux documents : nous sommes dans un monde où l'accès aux documents publics devrait être possible.
- Aspect comptage des populations : l'ACNUSA recommande une plus grande déconcentration afin que les services locaux de l'aviation civile qui n'ont pas forcément de spécialistes de l'urbanisme, de l'habitat, du comptage des populations s'appuient sur les services compétents d'autres administrations pour ces questions territoriales : DREAL, DDT... Car c'est la même méthodologie qu'un plan de prévention des risques naturels ou industriels ; ce sont les entrants qui sont différents. L'ACNUSA a cherché à passer une convention avec la fédération nationale des agences d'urbanisme ; M. Gilles LEBLANC estime en effet que ces agences devraient de nouveau s'engager sur ces problématiques. Dans tous les cas, ce n'est pas normal de se retrouver avec des polémiques sur ces questions parce que le comptage n'a pas été pris en compte correctement.
- La prochaine échéance est le PPBE 2018-2024 ce qui impose que les CSB soient faites d'ici juin 2022 et que le PPBE soit finalisé d'ici 2023. L'ACNUSA souhaite que ce calendrier soit respecté. Il faut savoir résorber le retard pris sur le précédent PPBE 2012-2017. Cela ne sert à rien de mettre 3 ans de plus pour faire le PPBE de l'échéance qui est passée. Au-delà du fait de respecter le droit, il est vraiment

important que les PPBE des opérateurs soient faits dans le même timing que les PPBE des collectivités territoriales. Il est important pour les populations d'avoir pour objectif de réduire tous les bruits afin de réduire les impacts sur la santé et au final sur les comptes publics. L'échéance suivante est celle de 2024-2029.

- Par convention, l'Europe a considéré avec la situation de crise que l'année de référence pour le secteur aérien est 2019.
- Question des objectifs : il répète l'importance que les plans d'actions aient des objectifs : le conseil d'Etat a bien souligné que les PPBE sont un recueil des actions avec des objectifs ou des résultats attendus qui sont indicatifs. Ce n'est pas un document à portée juridique.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC) demande la parole. Il répond à une question sur le comptage des populations et l'évaluation de l'impact sanitaire. L'obligation découle de textes parus les 14 et 15 décembre 2021 ; le travail est en bonne voie.

Concernant les données CADA, il s'agit des données de trafic regroupées dans un fichier très général contenant certaines données de trafic jugées sensibles par la DSNA et la DSAC et de ce fait non communicables. Il pense que le CCNAAT a eu la bonne attitude en demandant l'avis de la CADA auquel la DSAC se rangera bien naturellement.

Sur le calendrier, il s'agit bien d'enchaîner PPBE, EIAE, révision des PEB/PGS et nous serons arrivés à la préparation du PPBE suivant. Les PPBE sont organisés non pas tous les 5 ans mais par périodes fixes de 5 ans de façon à ce que les retardataires soient obligés de partir sur de meilleures bases sur la période suivante.

M. Gilles LEBLANC (ACNUSA) remercie les participants de leur attention et insiste sur le fait que le travail au niveau local intégrant tous les acteurs et la qualité du dialogue et du travail sont très importants pour dégager des solutions opérationnelles et des résultats concrets et satisfaisants. Il conclut en renouvelant sa confiance dans les acteurs de la capitale européenne de l'aéronautique pour se montrer exemplaire et à la hauteur des enjeux économiques, sociaux, environnementaux, climatiques et sanitaires.

M. Denis OLAGNON (Préfecture) lève la séance à 13h.

Le président
Denis OLAGNON

