

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 ;

(Liste de présence en annexe)

SOMMAIRE

1	Approbation du procès-verbal de la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac du 20 octobre 2021.....	2
2	Transposition des trajectoires conventionnelles en trajectoires satellitaires de certaines procédures de départ et d'arrivée suite à la suppression de radiobalises ou VOR.....	2
3	Présentation des objectifs de réduction de bruit.....	4
4	Restitution des groupes de travail.....	10

M. OLAGNON (Préfecture) ouvre la séance à 14h qui se tient à la fois en présentiel et à distance et souhaite à l'ensemble des participants une très bonne année 2022.

Il fait part ensuite de l'ordre du jour constitué notamment des trois thématiques suivantes :

- Recueil de l'avis de la CCE sur la transposition des trajectoires conventionnelles en trajectoires satellitaires de certaines procédures de départ et d'arrivée suite à la suppression de radiobalises dénommées VOR, en lien avec le développement d'un parc éolien dont le fonctionnement est incompatible avec la circulation aérienne ;
- La présentation des objectifs du PPBE et des propositions issues des trois groupes de travail pour les atteindre ;
- Un échange sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

Suite à cela, il procède à l'appel et constate que le quorum est atteint.

1. Approbation du procès-verbal de la réunion de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac du 20 octobre 2021

Sans observations de l'assistance, ce PV est déclaré approuvé.

2. Transposition des trajectoires conventionnelles en trajectoires satellitaires de certaines procédures de départ et d'arrivée suite à la suppression de radiobalises ou VOR

M. OLAGNON (Préfecture) propose à Sophie COPPIN (SNA) d'exposer ce sujet.

Mme COPPIN (SNA) rappelle que :

- La transposition des procédures de conventionnelles (s'appuyant sur des balises radio électrique au sol) en procédures satellitaires liée au retrait des radiobalises dénommées VOR, nécessite de recueillir formellement l'avis de la CCE, mais aussi celui de l'ACNUSA programmé le 07 mars prochain ;
- La suppression du VOR d'Agen et de celui de Gaillac fait suite à la décision du Conseil de défense écologique de développer les parcs d'éoliennes ;
- L'ensemble des membres de CCE ont, à ce titre, été destinataires d'une copie du courrier de Madame la Ministre POMPILI adressé au président de France Énergie Éolienne et au président du Syndicat des Énergies Renouvelables qui précise les raisons de la suppression de ces deux VOR et les échéances y afférentes ;
- Cette démarche s'inscrit néanmoins dans le cadre d'une directive européenne qui vise à un passage en tout satellitaire au plus tard en 2030, des procédures de départ dites SID, mais aussi d'arrivées appelées STAR.

Ces suppressions, poursuit-elle, impactent un certain nombre de procédures de départ et d'arrivée de la plateforme de Toulouse Blagnac. Aujourd'hui, il s'agit de recueillir l'avis de la CCE sur les procédures satellitaires venant en remplacement des procédures conventionnelles suite à la suppression du VOR d'Agen prévue pour décembre 2022. Les procédures en départ vers l'Est, liées à la suppression du VOR

de Gaillac programmée à l'échéance de 2024 seront traitées lors de prochaines CCE en 2023.

Dans le détail, elle expose que :

- Les projets à ce stade prévoient une transposition des procédures utilisant le VOR d'Agen exactement à l'identique en utilisant le réseau satellitaire ;
- Parallèlement, la suppression du VOR de Tarbes, dénommé TBO prévue en 2024 a conduit à la décision en coordination avec le Centre en Route, de profiter de cette opportunité pour supprimer une trajectoire à l'arrivée très peu utilisée de l'ordre deux vols par jour maximum ;
- En piste 32 et en piste 14, les trajectoires à l'arrivée sont reproduites à l'identique en RNAV sur la conventionnelle avec la suppression de l'arrivée par TBO ;
- Deux trajectoires de départ vers le Nord en piste 32 ont aussi été supprimées à savoir celles sur Agen, et celle sur TBO, les autres sont conservées à l'identique en satellitaire. Les départs sud en piste 14 sont transposés à l'identique de la conventionnelle en satellitaire.

Elle indique ensuite que :

- Les concepteurs du SNA ont engagé dans le même temps la rédaction d'un dossier assez conséquent de vérification de l'ensemble des procédures ;
- Ce dossier sera envoyé, pour inspection en vol, au plus tard au 1er juillet prochain avec un retour prévu 15 jours après pour être déposé au plus tard le 25 août auprès de la DSAC pour approbation, conformément aux délais de 40 jours à respecter.

L'avis de la DSAC qu'elle espère positif, sera suivi de l'envoi de ce dossier au service d'information aéronautique pour publication. L'aéroport de Blagnac et les compagnies seront bien sûr informés de ces modifications. L'entrée en vigueur prévue au plus tard pour décembre 2022 sera accompagnée de la désinstallation du VOR d'AGEN conformément aux directives du Conseil de défense écologique et au courrier de Madame la Ministre POMPILI.

M. OLAGNON (Préfecture) souligne, à l'écoute de cet exposé que le passage de procédures de conventionnelles en satellitaires n'entraîne aucun changement de trajectoire.

M. LAFONTAN (Stop aux Nuisances des avions sur Merville – SNAM) s'interroge sur le type d'aéronefs concernés par ces trajectoires et pour savoir s'ils sont toujours équipés du dispositif RNAV.

Mme COPPIN (SNA) confirme que les aéronefs, effectivement, doivent être équipés du dispositif RNAV tout en précisant que si certains n'en sont pas équipés :

- Sur les procédures d'arrivées, en descente, ils se greffent sur une trajectoire existante en conventionnel ;
- Sur les trajectoires de départs, il est utilisé une procédure de départs avec un guidage radar ou l'utilisation d'une autre trajectoire existante.

M. BELAIR (SICOVAL) souhaite connaître la précision des trajectoires pilotées par satellite par rapport à celles faisant usage des balises et demande si dans un tel cas, le satellite « prend la main » sur le pilote.

Mme COPPIN (SNA) confirme que les trajectoires pilotées par satellites sont à priori plus précises que celles en conventionnel puisque l'ordinateur de bord suit la trajectoire satellitaire.

En l'absence d'autres questions, **M. OLAGNON (Préfecture)** soumet au vote des membres de la CCE la modification de ces trajectoires vers le Nord.

Avis favorable pour la modification : M. CALAC, M. BERTHIAU, Mme VAS, M. NASRI, M. GAILLOT, M. REBY, Mme BENSALI, M GUITTET et par procuration pour le SCARA, M. CREBASSA, Mme COURADE, Mme BEZ, Mme CABANES, M. LEMAGNER, Mme BARAQUE ONNO, M. BELAIR, Mme LAMPIN, M. LAGORCE, Mme SENSE, M. BOUREAU, M. KLOTZ, Mme CAMPOY, M. GARCIA, M. TAILLANDIER, M. LAFONTAN, M. WINTER,

Abstention : M. BARGIACCHI, M. GUTTIEREZ et par procuration pour M. BOUDET, M. FAVREL, Mme SAUVAIRE, Mme BEER DEMANDER et par procuration pour M. VASSEUR, M. DRIJARD,

Avis Défavorable : M. AGNEL (à cause des risques de brouillage satellitaire)

La transposition des trajectoires en satellitaire est donc approuvée à la majorité des votants (26 votes favorables, 8 abstentions, 1 défavorable).

3. Présentation des objectifs de réduction de bruit

M. OLAGNON (Préfecture) propose de traiter le deuxième point concernant les objectifs de réduction de bruit et donne dans un premier temps la parole à un représentant du CCNAAT (Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine).

M. FAVREL (CCNAAT) signale que le PPBE comprend des objectifs, mais aussi des mesures dont l'objet est de tendre vers ces objectifs et que parmi ces derniers, deux paraissent fondamentaux aux yeux du CCNAAT.

Le premier étant le bruit nocturne à propos duquel, il prend comme référence l'engagement pris par les élus de cette même CCE en 2010 par rapport aux populations qui est de maîtriser et de réduire progressivement les nuisances sonores imputables aux vols de nuit. Cet engagement a été traduit dans l'arrêté préfectoral de février 2011.

Dans le détail, il rapporte qu'il ressort de la comparaison des cartes de bruit en Ln de 2006 pour la période horaire de 22 h à 6 h, prises pour référence dans le précédent PPBE, avec celles de 2017 publiées en 2019 date de fin de ce PPBE que :

- Les courbes se sont largement étirées vers le sud, sur les quartiers populaires de Toulouse, de tout l'Ouest toulousain notamment ;
- Les surfaces mesurées sont passées de 12,13 km² en 2010 à 13.2 km² en 2017, soit une augmentation de 9% ;

- Les populations concernées par ces zones de bruit sont passées de 8 424 en 2010 à 14 760 en 2017, soit une augmentation de +73%.

Il apparaît également que dans les mesures du système Sentinelle mis en place pour surveiller l'augmentation du bruit dans les différentes zones, lors de la validation du PEB en 2007, que le point de référence au sud, en l'espèce La Céprière, accuse une croissance de bruit importante, de l'ordre de +4,2 dB.

À ce titre, il fait valoir que le premier objectif, conformément à l'engagement de 2010 est d'obtenir un retour à une situation de bruit inférieure à celle de 2010, en termes de surfaces, en termes de populations impactées et en termes de mesures au niveau des capteurs de référence, lors du début du PPBE.

Il indique que :

- Les cartes stratégiques de bruit contiennent également un élément Lden ;
- La notion de cœur de nuit n'existe absolument pas dans les cartes stratégiques du bruit ni dans le PPBE, en termes d'élément de référence ;
- Chaque nouveau PEB (Plan d'Exposition au Bruit) qui s'impose à l'urbanisme montre que le bruit pour les populations n'a cessé de s'étendre indépendamment du discours de la DSAC sur l'amélioration des performances des avions en matière de bruit qui à masse égale seraient aujourd'hui moins bruyants.

Partant de ce constat, il met en avant que :

- L'objectif à atteindre est que cesse l'accroissement des zones urbaines stérilisées par l'aéroport ;
- La DSAC doit à cet effet intégrer les mesures nécessaires pour que l'activité de l'aéroport dans un avenir court, moyen et long terme se fasse sans priver de nouveaux habitants de leur qualité de vie actuelle ;
- La zone de bruit liée à l'activité de l'aéroport doit être restreinte en comparaison à celle octroyée en 2007.

En dernier ressort, il relève que conformément au décret 361 du 24 mars 2006, le PPBE 2012/2017 aurait dû contenir une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues, en plus des objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites de 55 dB en Lden et de 50 dB en Ln.

M. DUBOIS (DSAC) expose que sa démarche est comparable à celle du CCNAAT.

- Ses constats tout comme ceux du CCNAAT, sont basés sur les cartes stratégiques de bruit ;
- Il ressort de leurs études, de la même manière, un accroissement des populations impactées à plus de 55 dB en Lden. Elles sont entre 14 540 et 14 760 en lieu et place des 8 480 prévus ;
- Cela s'explique par la densité des zones nouvellement exposées puisque l'augmentation de la surface en elle-même n'est que d'à peine 5%.

Concernant la nuit, plus précisément, il détaille que :

- Le nombre de plaintes par mouvement varie en fonction des tranches horaires ;

- Durant le cœur de nuit, il est dénombré une plainte pour cinq mouvements, en début de nuit, une plainte pour 20 mouvements, et en journée, une plainte pour 100 mouvements.

Cela traduit, note-t-il, l'importance que revêt la gêne sonore la nuit pour les populations concernées.

Parallèlement, il signale que les changements de capteurs en 2010 ont introduit une rupture dans la série des mesures de bruit et que, d'un point de vue méthodologique, la DSAC considère qu'il n'est pas pertinent de comparer des bruits mesurés avec un ancien système de capteurs à des bruits mesurés avec un nouveau système, alors que la certification des capteurs se fait sur une précision de l'ordre de 1 dB. Il y a effectivement une différence d'appréciation avec le CCNAAT sur ce point.

Cela étant dit, concernant les objectifs, il met en avant que l'un des premiers objectifs, sachant qu'aujourd'hui le trafic est inférieur à celui de 2017 et de 2019, est de s'assurer que, dans le cadre de sa reprise du trafic à des niveaux comparables à ceux de 2019, le bruit nocturne ne soit pas identique. Il vise à ce que les populations exposées au trafic et aux nuisances sonores aéroportuaires en nuit complète soient contenues pour que la référence du long terme du PEB, même si c'est une prévision et pas un engagement, ne soit pas dépassée.

Il souligne par ailleurs qu'atteindre cet objectif aurait pour conséquence directe d'améliorer également la situation sur la journée complète puisque le calcul des nuisances sonores sur la journée complète intègre les mouvements de jour et de nuit avec une pondération de 10 pour ces derniers. Cela revient à retirer dans cette base de calcul 10 vols dans la journée pour un vol de nuit supprimé.

Aucun objectif chiffré poursuit-il, n'a été déterminé sur le cœur de nuit puisque l'hypothèse veut que les actions mises en œuvre et les efforts d'ATB en termes de programmation pour contenir le niveau de populations exposées en nuit complète, devraient se traduire par une diminution des vols en cœur de nuit dans les mêmes proportions. On peut même imaginer qu'un effort plus important serait porté sur le cœur de nuit puisque le début de nuit est plus stratégique pour l'aéroport.

Il pense néanmoins que des mesures d'amélioration spécifiques pour le cœur de nuit doivent être envisagées, d'une part via l'analyse des vols qui pourraient être déplacés en dehors de cette tranche horaire, d'autre part par une restriction des avions les plus bruyants, avec une marge supérieure à 13 EPNdB.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) :

- S'étonne que la DGAC pour améliorer la situation en cœur de nuit n'envisage aucun objectif chiffré ;
- Rappelle que Monsieur Leblanc ce matin, plaidait pour la mise en place d'objectifs chiffrés ;
- Considère que sans cela, cela reste un vœu pieux.

M. FAVREL (CCNAAT) rappelle que l'arrêté de 2008 qui a validé le PEB, spécifie « *Considérant que le système de bruit et de suivi des trajectoires Sentinel homologué, mis en place autour de l'aéroport, permet de vérifier le respect des procédures et permettra à l'avenir de vérifier le respect du code bonne conduite.* » À l'appui de cet élément, il estime que s'il y a eu un problème en 2010, il aurait dû être

levé de façon formelle sachant que les associations, à ce propos, avaient écrit au ministère pour démontrer que la variation du niveau de bruit pouvait tout à fait être en corrélation avec les variations de trafic à cette époque.

Parallèlement, il fait observer que le décret régissant la construction d'un PPBE décrit des objectifs de réduction de bruit et des estimations de diminution du nombre de personnes impactées. Raison pour laquelle le CCNAAT demande comme objectif numéro 1 que les mesures du PPBE et de l'approche équilibrée aient pour objectif de revenir à une population sous Ln 50 inférieure aux 8 400 de 2010, date à laquelle ces engagements ont été pris.

Ces mesures se devront d'être nécessaires, suffisantes, et vérifiables et pour ce faire, il déclare que le CCNAAT analyse que seul un couvre-feu est en capacité de leur permettre d'atteindre ces objectifs et qu'il souhaite par conséquent que les mesures du PPBE intègrent l'étude d'un couvre-feu. Cette étude, relève-t-il, est parfaitement possible dans le cadre de l'approche équilibrée, si les mesures du PPBE ne suffisent pas. Cela a d'ailleurs été fait à Nantes et cela a été confirmé par les propos de Monsieur Leblanc en assemblée ce matin et viennent contredire ceux de M. Nicolas DUBOIS (DSAC) qui affirmait le contraire en octobre dernier lors de la dernière CCE. Il souhaite également d'une part que les mesures à venir sur le Ln qui viendraient assurer le Lden figurent par écrit et d'autre part que lors de la réalisation du prochain PEB, l'ensemble des acteurs sachent que l'objectif est de rester dans des surfaces équivalentes au PEB actuel.

Il considère que la présentation complètement floue de la DSAC ne répond pas à la loi, et que celles-ci n'aideront pas à l'obtention d'un compromis.

M. Pascal BOUREAU (Conseil Départemental) prend acte du constat partagé par le CCNAAT et par M. Dubois (DSAC) sur la dégradation de la situation au fil des années. Il déclare qu'il faut inclure dans ces objectifs du PPBE des éléments chiffrés qui *in fine* se devront d'améliorer la qualité de vie du plus grand nombre de riverains en particulier pendant la période nocturne. Pour avancer sur ces sujets, il considère que les propositions doivent être de nature à rassembler pour arriver progressivement à faire converger l'ensemble des acteurs sur l'élaboration de ce futur PPBE.

M. DUBOIS (DSAC), en réponse à ces interventions :

- Fait remarquer, concernant l'absence d'éléments chiffrés sur la nuit complète, que mentionner qu'à terme, il leur faut rester en deçà de la limite de 8 480 personnes impactées est à considérer comme un engagement très précis et chiffré, et que celui-ci est pris au regard des mesures envisagées qui sont de nature à réellement améliorer la situation ;
- Relève, s'agissant du cœur de nuit, que ses propos sont conformes à ceux de Monsieur Leblanc ce matin et que les mesures à venir viseront à sortir du cœur de nuit, les vols dont l'utilité n'est pas indispensable pour des raisons économiques ou sociales, etc. ;
- Assure, sur le chiffrage de la journée, qu'ils seront en capacité pour la prochaine CCE d'apporter des éléments chiffrés quant à l'impact des mesures envisagées et que les objectifs, proposés par la DSAC de manière générale ont pour but de répondre aux problèmes de bruit identifiés, de façon chiffrée et concrète.

En dernier ressort, à propos du couvre-feu, il rappelle pour lever toute ambiguïté qu'il a juste souligné, lors de la précédente CCE d'octobre, que commencer les discussions sur le PPBE en évoquant les mesures de restriction, alors que l'impact des mesures relevant des trois premiers piliers n'était pas encore analysé, pouvait mettre la procédure en risque juridique.

Encore une fois, il indique qu'il faut, préalablement à l'étude des scénarios de restriction, dresser un bilan, lancer le travail sur le PPBE et analyser ce que celui-ci apportera et que ce n'est qu'à la suite de cette étape et de ses résultats, que sera étudié ce qu'il est nécessaire de mettre en place comme objectifs pour l'étude d'impact sur l'approche équilibrée. Cela étant dit, il annonce que les mesures qu'il entend proposer pour la deuxième CCE sont de nature à améliorer suffisamment la situation pour éviter d'avoir recouru un couvre-feu.

Mme BEZ (Toulouse Métropole), à propos de l'intervention de M. Leblanc sur le couvre-feu rapportée par M. Favrel, tient à signaler que ce dernier a souligné qu'un couvre-feu était une position extrêmement radicale et que d'autres moyens pouvaient être étudiés pour alléger le trafic de nuit.

M. OLAGNON (Préfecture) confirme que M. Leblanc a notamment évoqué l'activité fret et ses significations sur le tissu économique local. Un travail qui s'inscrirait tout à fait dans une démarche d'étude d'approche équilibrée.

Mme SENSE (Conseil Régional Occitanie) d'une part, remercie M. Dubois (DSAC) quant à sa proposition de présenter, pour la prochaine réunion de la CCE, des éléments chiffrés et d'autre part, rejoint les propos de Madame Bez sur la mention du couvre-feu par M. Leblanc ce matin. Elle estime également que cette solution ne peut pas être étudiée en premier lieu et demande un travail important pour en évaluer les conséquences.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) :

- Met en avant que si M. Leblanc a bien déclaré qu'un couvre-feu serait une solution radicale, il a également mentionné qu'il pouvait être intégré dans un scénario de réflexion et que c'est d'ailleurs en cela que sert l'approche équilibrée ;
- Rappelle parallèlement que la DGAC par le passé leur a déjà demandé de lui faire confiance et que la situation actuelle ne les incite pas à la lui renouveler ;
- ~~S'insurge contre les propos des élus qui visent à évacuer l'option de l'étude du~~ couvre-feu qui si cela venait à être confirmé entraînerait un très fort mécontentement des riverains.

De nouveau, au nom des associations de riverains, elle déclare qu'ils sont déterminés à ce que tous les scénarios et tous les champs des possibles soient envisagés et cela dès le début, même si la solution du couvre-feu peut, à l'appui d'éléments de réponses suffisamment satisfaisants pour améliorer la situation, ne pas être retenu à terme. La réaction dans les quartiers concernés pourrait être très forte si cette idée était écartée.

M. REBY (Air France) au nom des compagnies, alerte sur les conséquences que génèrent des schémas extrêmes, alors que de nombreux efforts peuvent être entrepris par tous les acteurs pour améliorer la situation des riverains. Il cite en particulier notamment l'arrivée prochaine de nouveaux avions.

M. GUTIERREZ (Maison de quartier de BAGATELLE) fait observer que les riverains qui subissent le bruit de ces avions la nuit ont le droit de pouvoir passer une nuit sans être réveillé à chaque vol et de dormir au moins de minuit à 6h voire de 23h30 à 6h. Il ne comprend pas pourquoi dans cette société du « Toujours plus vite », l'activité d'Amazon ou de DHL est privilégiée au détriment de la santé des populations alors que les colis peuvent attendre une demi-journée pour être livrés sans aucune conséquence pour l'activité économique.

M. FAVREL (CCNAAT) fait part de la crainte des associations de voir lors de la prochaine CCE, M. Nicolas Dubois (DSAC) présenter un PPBE finalisé, approuvé par les membres des professions aéronautiques et par les élus de Blagnac telle Madame Sense sans que l'occasion leur soit donnée d'étudier dans le détail les vols de nuit. Ce dossier passera en force en février comme sur les autres plateformes.

M.OLAGNON (Préfecture) assure que cette première séance d'échanges sera suivie d'une autre lors de la prochaine CCE.

M. FAVREL (CCNAAT) estime que la séance d'aujourd'hui ne peut pas être qualifiée d'une séance d'échanges.

M.WINTER (France Nature Environnement Midi) déclare à l'instar des riverains qu'il serait dommage de bloquer toute hypothèse quant à la régulation du trafic et quant aux restrictions qui s'imposent à l'aéronautique aujourd'hui. Les autorités sur Toulouse et ATB ne devrait pas évacuer la possibilité d'une étude de faisabilité sur le cœur de nuit.

Dans le droit fil des propos de Monsieur GUTIERREZ, il considère qu'une réflexion de fond sur nos modes de consommation doit être menée pour trouver des solutions adaptées à la plus grande partie de la population, y compris celle du monde rural qui subit également ces pratiques aéronautiques qui ne sont pas toujours justifiées.

M. OLAGNON (Préfecture), en dernier ressort sur ce sujet, assure que sur les restrictions, différents modes d'action sont possibles et que cela sera analysé dans le cadre de l'étude d'impact de l'approche équilibrée.

Il propose maintenant de traiter de la restitution des groupes de travail. Il remercie chaleureusement toutes les personnes ayant participé à ces groupes avec une mention spéciale pour les co-animateurs de ces groupes. Il donne la parole à Madame Réjane Lavenac (DSAC) pour cette restitution.

4. Restitution des groupes de travail

Mme LAVENAC (DSAC) se propose dans un premier temps de détailler la constitution de ces trois groupes de travail et leur fonctionnement. À ce titre, elle rapporte que les trois groupes de travail (GT) étaient basés sur les trois premiers piliers de l'approche équilibrée à savoir :

- Le GT-1 sur la réduction à la source des nuisances sonores ;
- Le GT-2 sur l'aménagement et la gestion du territoire ;
- Le GT-3 sur les procédures opérationnelles de réduction du bruit.

Le quatrième pilier de l'approche équilibrée, précise-t-elle, n'a pas fait l'objet d'un groupe de travail, puisque celui-ci doit être envisagé dans un second temps après l'étude des trois premiers piliers dans le cadre de l'étude d'approche équilibrée.

Ces trois GT étaient constitués de membres de la CCE des trois collèges avec la participation d'un certain nombre d'experts. Dans leur fonctionnement, le GT-1 était co-animé avec un représentant du collège des professions aéronautiques Monsieur GAILLOT et elle-même. Le GT-2, par Monsieur SCHENFEIGEL (DDT) et Mme Stéphanie SENSE en tant que représentante des élus et le GT-3 par Monsieur Alain GARCIA, représentant des riverains et elle-même.

Plus précisément, elle indique que chaque GT s'est réuni à deux reprises. Les réunions furent l'occasion :

- Pour le GT-1 d'échanger sur les différents sujets et de présenter des règles ou des évolutions, comme celle de l'avancée majeure des groupes acoustiques ;
- Pour le GT-2, de présenter et partager des fiches avec des propositions qui ont été suite à cela amendées.

Au global, elle signale que les échanges se sont avérés riches et qu'ils ont produit 47 fiches dans l'objectif d'étudier tous ces éléments et la manière dont certains d'entre eux pourraient être pris en compte dans le futur PPBE.

Le contenu de ces fiches couvre aussi bien le contexte réglementaire ou les règles applicables. Les mesures de ces dernières ont été catégorisées selon différents statuts :

- Statut « Acceptable » : signifie que la mesure après réécriture ou complément d'information pourrait être reprise comme telle dans le futur PPBE ;
- Statut « À étudier » : signale que la mesure est intéressante, mais sa faisabilité n'est pas garantie, elle reste encore à être étudiée, mais elle fera sûrement l'objet d'une mesure dans le PPBE ;
- Statut « À revoir » : relève la difficulté à mettre en œuvre la mesure et s'accompagne d'une proposition quelque peu différente, mais qui vise le même objectif ;
- Statut « À écarter » : concerne les mesures qui ne pourront pas être prises en compte pour le PPBE pour des raisons diverses ;
- Statut « Hors PPBE » : concerne principalement des mesures réglementaires qui émanent du GT-2, l'aménagement et la gestion du territoire, qui doivent être portées au niveau national et ne pourront pas être inscrites au PPBE.

Dans le détail, elle précise que le GT-1 a produit huit fiches dont trois sur la thématique communication dont une sur l'information des membres de la CCE sur la programmation des vols avant le début de chaque saison. Cette fiche a été identifiée comme étant « À revoir » puisqu'en séance, les représentants de

l'aéroport ont souligné que ces informations étant parcellaires, il se peut que celles-ci ne répondent pas aux attentes. Ils se sont néanmoins engagés à fournir concomitamment ces informations à la presse et aux membres du CCE.

Elle cite ensuite :

- La fiche « Publication détaillée des niveaux de bruit mesurés pour les principaux types d'avions. » au statut « À étudier » pour laquelle il faudra examiner quels sont les éléments susceptibles d'être communiqués et par quel biais. Les représentants de l'aéroport ont d'ailleurs proposé, toujours en séance, la création d'un groupe constitué de plusieurs acteurs pour définir les indicateurs intéressants à publier ;
- Une fiche portant sur une information annuelle sur la flotte fréquentant la plateforme. Cette mesure qui n'était pas dans le PPBE précédent est d'importance notamment du fait de la nouvelle classification des avions par groupes acoustiques.

Dans le prolongement, toujours pour le GT-1, elle fait état de deux fiches traitant de tarifs et de mesures incentives. Des outils mis à la disposition de l'ensemble des aéroports pour leur permettre d'apporter des modifications tarifaires notamment pour la création de lignes. Ces fiches, poursuit-elle, ont été identifiées comme des restrictions puisque tout comme les redevances, les mesures financières accordées par un aéroport à des compagnies aériennes sont régies par un arrêté. Elles ont par conséquent été classées dans la thématique « Restrictions » comme deux autres supplémentaires qui relevaient également d'un arrêté ou du réglementaire.

M. FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine CCNAAT) fait observer à propos des fiches du GT-1 sur les tarifs catégorisés en restriction que si imposer à ATB la suppression de ces restrictions tarifaires nécessite sans doute un arrêté ministériel, ATB pourrait à titre volontaire le faire comme elle a su le pratiquer en 2021 ou en 2020 pour le cœur de nuit. Par ailleurs, à l'attention de ceux qui ignoraient ce que sont des incentives, il détaille que ce sont des réductions tarifaires octroyées par l'aéroport pour favoriser la création de nouvelles lignes, ce qui revient, selon lui, à financer ces créations de trafic artificiellement avec le trafic pérenne et permanent tel que la liaison Paris-Toulouse finance la création par Ryanair d'un Toulouse n'importe quelle ligne.

M. CRÉBASSA (ATB) fait valoir que :

- Les modulations tarifaires s'entendent à la hausse comme à la baisse comme en atteste l'application de la modulation acoustique en fonction de la performance acoustique des appareils utilisés par les opérateurs ;
- Les tarifs sur le trafic sont effectivement régis et homologués par l'Autorité de régulation des transports ;
- Les modulations tarifaires, pour l'année 2022, sont accés non pas sur le développement du réseau, mais sur sa reconstruction rendue nécessaire par l'impact dévastateur de la crise sanitaire sur le secteur de l'aéronautique.

M. FAVREL (CCNAAT) demande à quelle étape est intégré le quatrième pilier au PPBE et à qui revient la décision de cette introduction.

M. DUBOIS (DSAC) confirme que le quatrième pilier prendra la forme d'une mesure du PPBE tout en rappelant que lors du dernier CP CCE, décision avait été prise de débattre des conditions du lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée lors de la deuxième CCE de 2022.

Mme LAVENAC (DSAC) s'agissant du GT 2 rapporte que :

- Nombre de fiches de ce GT ont été classées hors PPBE de par leur nature réglementaire et l'obligation de respecter ces réglementations ;
- La fiche information « Nouvel acheteur » en est un exemple et l'action consistera à la remonter aux services centraux à Paris.

Plusieurs demandes, note-t-elle, traitent des règles des aides à l'insonorisation financée avec de l'argent public régi là aussi par une réglementation. C'est ainsi que pour la fiche GT-2.-2 sur les maisons construites entre 1974 et 1978, ATB comme la DSAC ne peuvent pas agir sur cette demande et celle-ci sera par conséquent également remontée.

Elle cite ensuite les deux fiches portant sur l'insonorisation :

- Celle sur l'obsolescence de l'isolation et sur la possibilité de bénéficier d'une nouvelle isolation à propos de laquelle la réglementation actuelle ne permet pas d'insonoriser à nouveau un logement. Cette demande sera également remontée ;
- Celle sur l'aide à l'insonorisation de la zone D du PEB dénommée fiche GT-2-4 identifiée comme étant « À écarter » puisque le budget ne permet pas d'étendre à la zone D cette aide.

Sur les aspects « Permis de construire », elle fait état de trois fiches :

- Deux d'entre elles portent sur la zone C et ont été classées « À étudier ». Celles-ci sont relatives à la notion de faible augmentation de la population et pour laquelle beaucoup de riverains souhaitent que des mesures soient mises en œuvre pour faire respecter et vérifier cette limitation. Il s'agit maintenant de s'adresser à DDT et aux élus pour déterminer quel type de mesure est à envisager pour répondre à cette demande ;
- La troisième fiche GT-2-3 a trait à l'interdiction des constructions de logement dans les zones A et B du PEB. La réglementation existe, il s'agit de veiller à sa bonne mise en œuvre. La demande de la fiche a été considérée comme étant « Acceptable. »

Dans le prolongement, elle indique que :

- Concernant la thématique du délaissement en particulier pour la zone A, cette fiche a été identifiée comme « À étudier » et qu'après prise de renseignements, il apparaît que le PPBE de Paris Orly mène également une étude dans ce sens qui, à ce jour, n'est pas encore finalisée ;
- S'agissant de la fiche GT-2-10, identifiée comme étant « À écarter », celle-ci regroupe deux demandes. Une première vise à disposer d'informations sur les données de bruit et pourra être satisfaite via la thématique communication. Par contre, la seconde ne pourra pas l'être et la fiche a par conséquent été reclassée « À revoir » pour pouvoir se concentrer sur la première partie de la fiche ;
- Par rapport à la fiche GT-2-12, la demande porte sur une meilleure mesure de l'évolution des populations exposées au bruit notamment à l'aide des meilleurs indicateurs possibles. Cette fiche proposée par le DTI a été classée « Acceptable » ;

- La fiche GT-2-11 classée à « Revoir » a pour objectif d'obtenir un suivi fin de l'activité pour éviter les dérives. Pour ce faire, il est proposé de faire une carte annuelle du bruit réalisé. Cela permettrait de piloter finement l'activité, via un bilan annuel et de s'assurer que les objectifs fixés sont en mesure d'être atteints et par ailleurs d'alerter sur la nécessité de réviser le PEB et le PGS.

Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) revenant sur la fiche GT-2-12 « Mesurer l'évolution des populations exposées au bruit » demande que les propos de Mme Réjane Lavenac (DSAC), sur la prise en compte des données INSEE pour mesurer cette évolution soit inscrit sur la fiche pour sécuriser par écrit que ce sont ces indicateurs INSEE qui serviront de base de calcul.

Mme LAVENAC (STAC) en réponse assure que cela ne pose aucun problème et que le contenu de cette fiche considérée comme « Acceptable » évoque un certain nombre d'indicateurs. Fiche qui d'ailleurs sera reprise dans le PPBE.

M. FAVREL (CCNAAT) ajoute que l'idée sous-jacente des indicateurs de cette fiche est de sortir du flou et de pouvoir mesurer avec précision, à l'appui des données INSEE les plus récentes, l'augmentation de population à l'intérieur des zones A, B, C, D du PEB de 2007. Il rappelle à ce propos que l'ACNUSA évoquait une augmentation de 20% et que la DSAC remettait en question cette augmentation évoquant un problème de calcul par l'ACNUSA.

M. DUBOIS (DSAC) explique que ces 20% ont été obtenus à partir de données de 1999 ce qui ne permet pas d'évaluer l'efficacité d'un PEB mis en œuvre en 2007. En outre, les données utilisées étaient celles du PGS alors que le PGS n'a pas pour but de prévenir l'installation de nouveaux habitants, mais de cofinancer l'insonorisation de ceux qui sont déjà impactés. Enfin, il précise que les estimations de populations étaient calculées en appliquant a priori les mêmes coefficients de densité à l'intérieur et à l'extérieur du PEB, ce qui revenait à prendre comme hypothèse que le PEB est inefficace, et en arriver à la conclusion que le PEB est inefficace.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville), revenant sur la fiche GT-2-11, précise que le groupe de travail souhaitait, par le biais de cette demande disposer de prédictions et de prévisions en grande masse et d'engagement sur du moyen long terme, cinq à 10 ans, à l'échelle du temps des PLU et cela notamment :

- Pour informer les nouveaux arrivants de leurs communes des servitudes et des impacts sonores de l'activité aéroportuaire ;
- Pour vérifier l'admissibilité d'une programmation dans des cônes de bruit préservant les cœurs de villes.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle/Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) s'agissant de l'obsolescence de l'isolation, fait remarquer que les isolations mises en œuvre, il y a de 20 ans de cela, se sont altérées et que celles-ci ne sont plus efficaces. À ce titre, il estime qu'il serait judicieux de prendre en compte cette problématique plutôt que la renvoyer aux calendes grecques. Par ailleurs

concernant les permis de construire sur la zone C, il rappelle que toute construction d'un immeuble collectif est interdite hormis dans le cadre d'un remplacement et que les constructions individuelles sont autorisées dans une faible mesure. Mais force est de constater, relève-t-il, comme il l'a déjà maintes fois signalé en séance de la CCE, que ces faibles augmentations au fil des ans ont finalement abouti à l'établissement d'une surpopulation dans les zones C. Raison pour laquelle il estime que l'interdiction de construction sur la zone C doit être totale.

M. KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne) souligne qu'aucune des fiches du groupe 1 et 2 ne traite de la problématique du nombre d'avions qui circulent et que celles-ci mesurent, dressent un bilan et en définitive ne peuvent au travers des questions d'urbanismes et d'isolation que panser des plaies.

Le vrai enjeu réside dans la gestion du trafic des avions qui, à ce stade, est la grande absente de ces mesures puisque ces actions qui impacteraient pourtant positivement ces problématiques de bruit sont sorties du PPBE étant considérées comme des restrictions d'exploitation.

Il craint d'ailleurs que ce PPBE aboutisse au même résultat que le précédent s'il n'est pas étudié la faisabilité de mettre en place des restrictions d'exploitation et si aucun engagement formel de l'aéroport n'est pris pour réduire le bruit.

M. OLAGNON (Préfecture) déclare comprendre l'analyse de M. KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne), mais rappelle qu'aujourd'hui, il n'est question que de la restitution des trois groupes de travail et qu'en temps et en heure, l'étude d'impact selon l'approche équilibrée sera l'occasion d'examiner des mesures de restriction.

Mme LAVENAC (DGAC) concernant le GT-3, expose que ce dernier a produit 27 fiches et que celles-ci ont été classées en quatre thématiques :

- Information-communication ;
- Procédures sol ;
- Utilisation des pistes ;
- Procédures vol.

Sur la thématique communication, elle fait mention de trois fiches :

- Une fiche sur les circuits constructeurs considérée comme « Acceptable. » La demande vise à mettre à jour les circuits sur un fond photographique récent ;
- Une fiche identifiée comme « À écarter ». Celle-ci avait pour but de compter le nombre d'utilisations de chaque circuit. Cette divulgation de données a été jugée trop intrusive par Airbus, car relevant de la propriété industrielle même si aujourd'hui, elles sont prises en compte pour l'élaboration des cartes de bruit ;
- La fiche GT-3-17 « Mise à disposition des trajectoires sur Internet » au statut « À étudier » sera examinée à l'aune des besoins identifiés et des données susceptibles d'être fournies par le système CASPER.

S'agissant de la thématique « sol », elle fait savoir que le groupe de travail a souhaité la diffusion d'un rappel des règles, aujourd'hui en vigueur, en termes d'essai moteur, d'utilisation des inverseurs de poussée et d'utilisation des APU.

Par rapport à la thématique « Utilisation des pistes », poursuit-elle, celle-ci a donné lieu à quatre demandes :

- Une demande pour que les décollages soient obligatoires à partir du seuil des pistes. Celle-ci a été classée « À revoir » regroupée dans les fiches GT-3-2 et GT-3-23. Le SNA a indiqué être en mesure d'étudier cette possibilité par rapport à la nuit complète sachant qu'une telle mesure générerait une contrainte supplémentaire en journée alors que l'organisation du trafic doit prendre en compte déjà de nombreux facteurs compliqués avec des avions, avec des vitesses différentes, des priorités opérationnelles, des contraintes liées à l'intégration, etc.
- Une demande sur le contre QFU : fiche GT-3-21, classée « À étudier » parce que les membres du GT ont bien noté qu'il était à prendre en compte que comme beaucoup de règles, finalement, le contrôleur propose, mais la décision appartient au pilote. L'étude devra par conséquent examiner cet aspect dans le cadre d'une utilisation sur une nuit complète ;
- Une demande sur l'utilisation des pistes droite/gauche : fiches GT-3-7, GT-3-15 et GT-3-22. Les membres du GT avaient des avis assez divergents sur l'utilisation des pistes 1 et 2 et l'impact d'une telle mesure. Cela a donné lieu pour s'assurer que la meilleure solution soit prise sur ce domaine, à la rédaction générale suivante : « Identifier les possibilités d'utilisation des pistes et leur influence sur les zones de populations impactées par le bruit, dans l'objectif de fixer des orientations en nuit complète » ;
- Une demande d'une bretelle fast exit pour la piste 2 en QFU14 considérée comme « Acceptable », l'idée a été jugée intéressante. Les représentants d'ATB ont indiqué être prêts à réaliser une étude en ce sens. Celle-ci sera intégrée à l'étude du PPBE actuel.

Concernant la thématique « vol », les fiches suivantes sont détaillées :

- Une fiche sur la généralisation de la procédure NADP1 pour les décollages Nord. Fiches GT-3-1 et GT-3-1-5, identifiées comme « À étudier ». Au regard de l'aspect technique, décision a été prise de mener un travail pour déterminer exactement comment la rédaction doit être réalisée sur la procédure à appliquer ;
- La fiche GT-3-5 « Positionnement du point BO320 pour les décollages nord », classée « À revoir », mais à interpréter « En attente » puisque la décision ne viendra qu'à la suite des expérimentations nord qui sont en cours ;
- La fiche GT-3-16 considérée comme « Écartée » puisqu'il s'agissait de reprendre les expérimentations qui ont été arrêtées. Par contre, il a été proposé de mettre en place, pour les fiches GT-3-6, 8, 9 identifiées comme « À étudier », une instance d'étude et de concertation pour rechercher des trajectoires et des procédures optimales pour le sud telle que celle de Paris Orly dénommée Optibruit. Airbus pourrait être en mesure de fournir un certain nombre d'études sur le sujet. Il reste à définir quel pourrait être son financement.

Est ensuite fait mention de trois fiches identifiées comme « À écarter » :

- Une première sur l'interdiction de survol à basse altitude de Toulouse en dehors du QFU14, l'étude de cette procédure n'étant pas prioritaire aujourd'hui, celle-ci a été écartée du PPBE ;
- Une seconde sur « Aucune dérogation sur les procédures de départ pour raison météo. » Cette fiche n'a pas non plus été considérée comme prioritaire puisque les pilotes déjà très sensibles aux conditions météo ne font pas décoller leur avion lorsqu'elles ne sont pas favorables ;
- Une dernière sur « Augmenter de 1 000 pieds l'altitude des circuits constructeurs ». Les conséquences d'une modification de tracé auraient été de ségréguer le trafic et d'impacter des populations par rapport aux cônes sonores.

M. LAFONTAN (SNAM) signale, qu'il est regrettable de ne pas avoir pris en compte dans l'organisation de ces groupes de travail que les membres des associations de riverains y participant devaient composer avec les contraintes imposées par leurs obligations professionnelles en termes d'horaires de disponibilité. Il en résulte, relève-t-il, que les associations de riverains n'étaient pas représentées dans toute leur diversité dans ces groupes de travail et qu'il aurait mieux valu pour ce faire organiser les réunions de travail après 18 h.

Rentrant dans le vif du sujet, il fait par des questions et remarques que lui a suscitées cette présentation :

- Qu'est-il entendu exactement par le classement « À étudier » ? Qui sera en charge de cette étude, les élus, la DGAC ?
- Concernant la fiche GT-3-21, contre QFU : pourquoi imposer une procédure qui défavorise les populations du nord par rapport à celles de Toulouse ?
- S'agissant de la fiche GT-3-1, le NADP1 généralisé : sa rédaction évoque la concentration des flux sur le BO 322 sans mentionner, pour éviter les situations des années passées, la nécessaire concertation avec les élus concernés des communes de Merville, Grenade, Larra et Daux.

Il ajoute, par rapport à ce dernier point, sur la généralisation du NADP1 et les trajectoires au nord, qu'il faut prendre en compte, l'ACNUSA l'a évoqué ce matin, le volume de protection environnemental pour les virages à l'ouest et au sud sud-est, mais aussi avec la suppression des VOR, notamment celui de Gaillac, étudier la répartition des nuisances sachant que les virages à gauche et à droite seront conservés.

M. DUBOIS (DSAC) se propose de répondre à l'ensemble des remarques et questions qui viennent d'être formulées.

Par rapport aux propos de M. KLOTZ (Conseil départemental de la Haute-Garonne) sur l'absence de mesures qui viendraient diminuer le bruit à sa source, il annonce que celles portant sur les procédures opérationnelles seront présentées dans le détail, modélisations à l'appui lors de la prochaine CCE et qu'ils savent d'ores et déjà que certaines mesures auront un impact très important sur le décompte des populations exposées à savoir :

- Le choix de la piste et notamment le décollage en piste 2, et le choix de rééquilibrer la tendance au basculement du nord vers le sud de ces dernières années dans des proportions raisonnables et limitées, auront un impact important sur les populations exposées ;
- Le renouvellement des flottes ;
- L'engagement d'ATB si les trois premières mesures ne suffisaient pas avec un suivi pour pouvoir le réaliser.

S'agissant de la question sur la signification exacte du classement à « À étudier » formulée par M. LAFONTAN (Stop aux Nuisances des avions sur Merville – SNAM), il précise que n'étant pas en capacité de déterminer si les mesures classées en tant que telles seront fonctionnelles, la DSAC s'engage néanmoins à les inclure dans le PPBE pour les étudier.

Concernant le quatrième pilier, le GT4, évoqué par Mme BEER-DEMANDER (Association de Défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), il détaille que dans le

PPBE, une mesure consistera à lancer l'étude d'impact selon l'approche équilibrée et que celle-ci englobera plusieurs pistes et thématiques à creuser.

Sur l'instance lancée à Orly dénommée Optibruit, il fait savoir que celle-ci vise à mettre en place un cadre de réflexion dans le cas de figure où une mesure n'améliorerait pas de façon évidente la situation du plus grand nombre et qu'il s'avère nécessaire de trouver un compromis. Cette instance aidée par une expertise reconnue pourra démêler et expliquer les enjeux, les conséquences de tel ou tel choix, pour que celui-ci *in fine* soit partagé au mieux.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) prend note de la réponse de M. Nicolas DUBOIS (DSAC) sur le GT4 et en déduit que l'étude d'impact selon l'approche équilibrée pourra si nécessaire comprendre l'étude du couvre-feu et que cela sera formalisé lors de la prochaine CCE.

M. OLAGNON (Préfecture) nuance et déclare qu'il faut surtout tenir pour certitude, le lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.

M. GARCIA (Aussonne environnement), revenant sur la restitution du GT-3 fait part de ses observations. Concernant les seuils de piste et la fiche GT-3-1, il explique que si certains membres ont proposé de détailler la rédaction, une démarche considérée comme allant au-delà de leurs prérogatives, cette initiative rejoignait la remarque de M. Leblanc qui estimait nécessaire à l'occasion de la généralisation de la NADP1, de moderniser les procédures dans l'objectif de clarifier les malentendus entre les contrôleurs de la navigation aérienne et les pilotes, sur l'obligation ou non de se conformer aux procédures actuelles.

Ils voulaient s'inscrire dans le droit fil des procédures utilisées dans les grands aéroports comme Orly, ou Marseille ou autres et préciser les conditions de changement de puissance de moteur, d'hypersustentation, de points de report, etc., pour obtenir des pilotes le respect des trajectoires qui auront été privilégiées.

S'agissant de la fiche GT-3-2 portant sur l'utilisation des seuils de pistes pour le décollage des gros avions certifiés CS-25, il détaille en complément de l'exposé de Mme LAVENAC (DGAC) que leur intention est de généraliser pour ces avions ce type de décollage qui consiste en l'utilisation de l'ensemble de la longueur de la piste pour leur permettre d'atteindre des altitudes de passage au-dessus des villages les plus hautes possibles. Cette procédure, selon lui, doit être utilisée de nuit comme de jour, au bénéfice des populations des communes d'Aussonne, de Daux et de Merville.

M. LASSERRE (SNA) sur ce sujet, fait valoir que cette procédure ne peut être envisagée que sur la nuit complète puisqu'en journée, des mesures aussi strictes pourraient désorganiser complètement la gestion des départs et impacter également la sécurité. Cela est dû, explique-t-il, aux contraintes liées au fonctionnement du service du contrôle et de la plateforme en termes de priorité d'avions et de vitesse d'avions. Cela étant dit, il assure que si cela ne peut pas être acté à ce stade, cela peut être étudié notamment pour la nuit complète.

M. GARCIA (Aussonne environnement) insiste et demande au regard de la gêne sonore importante que ces avions occasionnent aux extrémités de la journée qu'une étude soit réalisée pour vérifier sa faisabilité sur la journée complète.

M. OLAGNON (Préfecture) convient que ces impossibilités liées au fonctionnement du trafic seront à préciser.

M. AGNEL (SNPL) développe que le décollage d'un avion lourd du bout de piste fera qu'un avion moyen-courrier, à sa suite doit attendre au moins deux minutes et que ce même avion s'il décolle d'une bretelle doit en attendre trois.

M. DUBOIS (DSAC) ajoute qu'en fonction de la combinaison du type d'avions, plus ou moins lourds, et des contraintes de séparation, cette contrainte de roulage peut rendre les opérations très compliquées quand le trafic est soutenu.

M. GARCIA (Aussonne environnement) ne partage pas cette analyse et considérant que les opérations sur ces pistes ne sont pas suffisamment saturées pour que cet argument soit crédible.

M. FAVREL (CCNAAT), sur les seuils des pistes, met en avant que cette demande complexe à mettre en œuvre pour le SNA est à juxtaposer avec les souffrances occasionnées par l'activité de l'aéroport et qu'à ce titre, des efforts du SNA sont absolument nécessaires.

S'agissant du contre QFU, il relate que cette demande en groupe de travail a été proposée uniquement par le SNA, puisque cette mesure était déjà dans le PPBE précédent et qu'elle n'a pas porté ses fruits.

Il considère qu'elle consiste en un effet d'annonce pour éviter des mesures plus contraignantes, sachant que, ce report du sud vers le nord impactera très significativement les communes d'Aussonne, de Merville ou de Daux et que cela ne résoudra pas la situation.

En dernier ressort, concernant le quatrième pilier, selon lui, l'aéroport de Toulouse, les services de l'État cherchent à manœuvrer les associations de riverains, pour au final, rédiger entre soi les mesures du futur PPBE. Pour autant, relève-t-il, l'étude d'impact selon l'approche équilibrée devra intégrer les restrictions proposées dans le cadre des différents groupes de travail. Des restrictions qui au demeurant n'apparaissent pas dans le compte rendu dressé par Mme LAVENAC (DSAC) alors que de nombreux élus et l'ensemble des associations les réclament et notamment tout en comme en 2010, milite pour l'étude d'un couvre-feu, pour obtenir des niveaux de bruit acceptables et ne plus atteindre les +73% de populations impactées du PPBE précédent.

M. DUBOIS (DSAC) en réponse indique que :

- Il est prévu la présentation, ce jour, des mesures de restriction par Mme LAVENAC (DSAC) ;
- La demande de contre QFU contrairement à celle du précédent PPBE, sera portée également par l'ensemble des acteurs et notamment les compagnies

aériennes pour qu'elle soit appliquée avec d'importants bénéfices attendus alors qu'aujourd'hui, elle dépend du bon vouloir du pilote.

Mme LAVENAC (DSAC) en préambule par rapport aux restrictions, souligne que celles-ci ont été évoquées par des membres des groupes de travail bien que cela ne rentrait pas dans leurs prérogatives, puisqu'elles nécessitent un arrêté ou la modification de celui actuellement en cours. Elles ont, cependant, été listées. Il a été dénombré huit restrictions qu'elle se propose de présenter :

- Deux fiches portent sur les incentives ;
- Une autre sur « Identification de la nature du fret nocturne et demande de déplacement hors de la période nocturne. »
- Une autre encore sur « Identification des vols bruyants pour l'exclusion progressive de la période nocturne 22 h-6 h et péri-nocturne 6 h -8 h » ;
- Une sur « Impact de la suppression des vols de nuit sur les zones du PEB » ;
- Une sur « Limitation horaire des essais moteurs » dans l'objectif d'étendre les horaires sur les limitations des essais moteurs ;
- Une sur les essais constructeurs pour cesser tous vols d'essai constructeur à basse altitude entre 22 h et 8 h ;
- Une dernière sur la « Réduction du bruit cœur de nuit ».

Ces huit fiches, poursuit-elle, seront examinées dans le cadre du lancement de l'EIAE, et cinq autres relatives aux insonorisations qu'elle a déjà mentionnées seront traitées hors PPBE par des actions de la DSAC vers les services centraux de la DGAC.

En dernier ressort, elle fait savoir qu'ils restent à fournir conformément au cadre réglementaire de l'élaboration d'un PPBE un certain nombre d'informations à savoir le bilan du précédent PPBE 2012/2017 et poser les nouvelles mesures accompagnées de leur statut : « Acceptable », « À étudier », « À revoir » qu'elle entend faire figurer par le biais d'une nomenclature dénommée par l'acronyme SPORCA dont chacune des lettres se lit comme suit :

- S : pour les mesures sur le bruit à la source ;
- P : pour planification au sol ;
- O : pour les mesures opérationnelles ;
- R : pour les restrictions d'exploitation ;
- C : pour communication, formation, information.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) à propos des documents transmis par Mme Réjane LAVENAC (ENAC) signale qu'ils sont différents de ceux qu'elle leur a présentés. Elle en veut pour preuve l'absence de la fiche GT-3-18 « Interdire les vols entre 23 h et 6 h 30 comme cela est le cas dans le PPBE de Bâle Mulhouse, Nantes Atlantique et Paris Orly » qui atteste de cette différence, mais surtout de la demande d'un élu d'intégrer cette mesure au PPBE. De plus, elle demande à qui reviendra la décision de juger du statut des mesures : « Acceptable », « À écarter » ou « À étudier ».

M. OLAGNON (Préfecture) indique que hormis les mesures de portée réglementaire hors PPBE qui seront remontées à l'administration centrale, les autres seront traitées dans le cadre d'une discussion, lors de la prochaine CCE.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) objecte que selon sa compréhension, le futur PPBE leur serait présenté finalisé et que les associations de riverains ne seront que consultées pour avis. À ce titre, elle repose à nouveau cette question sur cette prise de décision.

M. FAVREL (CCNAAT) confirme que la fiche GT-3-18 de Monsieur Didier BELAIR (SICOVAL) correspondait bien à une demande de couvre-feu. Parallèlement, il déclare soupçonner que les services de l'État après avoir refusé la constitution d'un GT-4 sur le quatrième pilier, s'apprêtent à rédiger unilatéralement des mesures spécifiques à ce GT sur la base des fiches de type restrictions qui viennent de leur être présentées. À cet égard, il demande une clarification sur qui sera en charge de rédiger les mesures de ce GT-4 qui leur seront exposées lors de la prochaine CCE et quelles seront-elles puisqu'ils n'ont pas été autorisés de façon explicite à faire des propositions et qu'il n'a pas pu à titre personnel de manière formelle proposer l'étude d'un couvre-feu.

M. DUBOIS (DSAC) fait savoir que la DSAC étudiera toutes les propositions, fruit de plusieurs mois d'échanges avec les différents collèges et qu'elle délibérera pour finalement les soumettre à l'autorité compétente en charge de la décision à savoir la sous-direction du développement durable de la direction du transport aérien (DTA). Concernant l'étude d'un couvre-feu, on ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de temps de débat pour qu'elle soit proposée et en discuter, car le CCNAAT évoque cette demande très régulièrement et tout le monde le sait au sein de la CCE.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) sur ces mêmes sujets, interroge sur le déroulé des semaines à venir et de la prochaine CCE :

- Seront-ils destinataires du compte rendu de la réunion de ce jour ?
- Disposeront-ils préalablement à la prochaine CCE du projet de PPBE pour pouvoir l'étudier ?
- Ce texte sera-t-il soumis à délibération lors de cette séance ?

M. OLAGNON (Préfecture) en réponse assure que :

- Les membres de la CCE seront comme à l'accoutumée destinataires du compte rendu de la réunion de ce jour ;
- Ils recevront le projet de PPBE préalablement à la réunion de la prochaine CCE ;
- Les membres de la CCE seront bien sûr consultés sur ce projet de PPBE après discussions et échanges lors de cette réunion ;
- L'étude d'impact selon l'approche équilibrée donnera également lieu à un débat conformément à l'engagement pris lors du CP CCE de décembre dernier.

M. FAVREL (CCNAAT) pour sa part, questionne sur le type de vote auquel sera soumis le projet de PPBE et sur la marge de manœuvre laissée aux associations concernant le quatrième pilier.

M. OLAGNON (Préfecture) de nouveau, indique que les membres de la CCE seront consultés sur le projet PPBE après avoir eu l'occasion d'en débattre.

M. FAVREL (CCNAAT) trouve dommageable de se voir imposer un projet de PPBE rédigé uniquement par la DSAC sans aucune discussion, sur les propositions et sur les restrictions émanant des différents GT qui n'auront finalement servi que de pseudo concertation. Il déplore l'usage que font les services de l'État de la démocratie participative et citoyenne, ce qui lui fait dire que ce fonctionnement s'apparente à ceux du président Poutine.

M. OLAGNON (Préfecture) s'offusque de ces derniers propos et M. Nicolas DUBOIS (DSAC) de rappeler qu'ils ont fait le choix de ne rédiger pas seul ce projet de PPBE, mais de passer l'année 2021 à échanger sur la méthode, à faire le bilan du précédent PPBE en séance, et à mener des GT pour élaborer le suivant. Il considère que la comparaison avec le président Poutine est très déplacée.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) déclare qu'il n'en demeure pas moins que l'écriture finale revient à la DSAC et que les associations de riverains se borneront à approuver ou à désapprouver. Un procédé qui ne se ressemble en rien à de la concertation.

M. DUBOIS (DSAC) assure, comme M. OLAGNON (Préfecture) avant lui, que ce projet de PPBE fera l'objet d'une discussion et qu'ils accepteront peut-être des modifications.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) relève que l'emploi de l'allocution « peut-être » prend tout son sens.

M. DUBOIS (DSAC) précise qu'il entendait par là, que des modifications peuvent être envisagées lorsqu'elles sont jugées acceptables, arguant que le PPBE n'a pas vocation à être rédigé et voté qu'à partir du seul point de vue des associations de riverains.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) objecte que chacune des mesures du projet PPBE aurait pu faire l'objet d'un vote.

M. FAVREL (CCNAAT) considère qu'il n'est pas envisageable d'intégrer des modifications en séance et qu'il serait préférable qu'ils puissent échanger préalablement sur le contenu en termes d'objectifs et de mesures pour ensuite, après rédaction finale, le soumettre au vote. Dans le cas d'un fonctionnement non démocratique, il met en garde sur la possibilité d'un refus si la DGAC décide d'abuser de son pouvoir et de faire passer en force son projet de PPBE.

M. DUBOIS (DSAC) réfute également l'emploi du terme abus de pouvoir, surtout souligne-t-il, après 12 mois passés à échanger et à écouter les différents collègues de cette instance sur ce projet de PPBE. Cela étant dit, encore une fois, il assure que ce projet parviendra en amont aux associations qui auront l'occasion de réagir et il sera tenu compte autant que faire se peut de ses remarques pendant la prochaine CCE.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) fait part de son désaccord quant à cette méthode arguant que les associations de riverains demandent à participer à la rédaction de ce projet de PPBE pour que celui-ci soit le fruit de la concertation et ainsi la DGAC pourra s'honorer d'avoir travaillé de concert avec l'ensemble des acteurs concernés. Sinon, dans le cas contraire, ils ont bien conscience qu'en séance, leurs propositions ne seront pas retenues, ce qui ne peut que générer une explosion de colère des riverains qui d'ores et déjà gronde à bas bruit.

M. OLAGNON (Préfecture) relève qu'au vu du nombre de réunions organisées dans le cadre de ce projet de PPBE, il n'est pas exact d'affirmer qu'il n'y a pas eu d'écoute.

M. FAVREL (CCNAAT) rétorque qu'écouter, ce n'est pas entendre.

M. REBY (Air France) au nom des compagnies aériennes, fait valoir que ces dernières ont pris des engagements et fait des propositions opérationnelles qui au regard des conséquences sur leurs opérations, méritent d'être soulignées. Elles ont participé, poursuit-il, à la rédaction de ce projet de PPBE qui n'a en aucun cas été construit de manière unilatérale et ont, parallèlement, déployé beaucoup d'efforts pour améliorer la situation des nuisances sonores pour éviter d'avoir recours à un couvre-feu.

M. OLAGNON (Préfecture) indique qu'il s'engage à transmettre le projet de PPBE 15 jours à l'avance de la prochaine CCE pour que celui-ci soit discuté et présenté lors de cette réunion. Puis, il remercie l'ensemble des membres présents pour leur participation.

L'ordre du jour étant épuisé, M. Denis OLAGNON (Préfecture) lève la séance à 17h23.

Pour le Préfet
et par délégation
Le Secrétaire Général

Denis OLAGNON

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT

19/01/2022

LISTE D'EMARGEMENT

Représentants des collectivités locales :

Titulaire*	Suppléant*	SIGNATURES	
		Titulaire	Suppléant
Toulouse Métropole Patricia BEZ	Jean-Baptiste de SCORAILLE	<u>Présente</u>	<u>Absent</u>
Toulouse Métropole Thierry SENTOUS	Fella ALLAL	<u>Excusé</u>	<u>Absent</u>
Toulouse Métropole Hélène CABANES	Clément RIQUET	<u>Présente</u>	<u>Absent</u>
Toulouse Métropole Frédéric LEMAGNER	Françoise AMPOULANGE	<u>Présent</u>	<u>Absente</u>
Toulouse Métropole Véronique BARRAQUE ONNO	François CHOLLET	<u>Présente</u>	<u>Excusé</u>
Comité d'Agglomération du Sud-Est toulousain (SICOVAL) Christophe LUBAC	Véronique HAITCE	<u>Absent</u>	<u>Absente</u>
Comité d'Agglomération du Sud-Est toulousain (SICOVAL) Gérard ROBERT	René-Marc WILLEMOT	<u>Absent</u>	<u>Absent</u>
Comité d'Agglomération du Sud-Est toulousain (SICOVAL) Didier BELAIR	Thierry OUPLOMB	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Murétain Agglo David-Olivier CARLIER	Amandine LAMPIN	<u>Absent</u>	<u>Présente</u>
Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent (Daux et Merville) Chantal AYGAT	Patrice LAGORCE	<u>Absente</u>	<u>Présente</u>
Conseil Régional Occitanie Marc SZTULMAN	Philippe BRIANCON	<u>Absent</u>	<u>Absent</u>
Conseil Régional Occitanie Stéphanie SENSE	Christophe DELAHAYE	<u>Présente</u>	<u>Absent</u>

Conseil départemental de la Haute Garonne Pascal BOUREAU	Jean-Michel FABRE	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Conseil départemental de la Haute Garonne Julien KLOTZ	Thierry SUAUD	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>

Représentants des professions aéronautiques :

Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome :

Titulaire	Suppléant	SIGNATURES	
		Titulaire	Suppléant
Syndicat Force Ouvrière Yohann HIRAUT	Pas de désignation à ce jour	<u>Absent</u>	<u>X</u>
Union syndicale de l'aviation civile (USAC) C.G.T Philippe CALAC	Marion LEFEBVRE	<u>Présent</u>	<u>Absente</u>
Confédération française de l'encadrement (CFE) C.G.C Christophe BERTHIAU	Jean-Paul BERNES	<u>Présent</u>	<u>Excusé</u>
Syndicat C.F.D.T Yaël VAS	Pas de désignation à ce jour	<u>Présente</u>	<u>X</u>
Syndicat national des contrôleurs aériens (SNCTA) Aurélien GIACOMETTI	Aurélié DELOEIL	<u>Absent</u>	<u>Absente</u>
Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) France ALPA Jérôme AGNEL	Julian MALACAN	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>

Représentants des professions aéronautiques :

Représentants des usagers de l'aérodrome :

Titulaire*	Suppléant*	SIGNATURES	
		Titulaire	Suppléant
Airlines Operations Comitee Azedine NASSERI	Caroline GIL	<u>Présent</u>	<u>Absente</u>
Airbus SAS Sébastien GAILLOT	Bruno CARRIERE	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>

Air France Patrick REBY	Valérie RITTAUD	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) Anais BENSÄÏ	Romain SCHULZ	<u>Présente</u>	<u>Présent</u>
Syndicat des Compagnies Aériennes autonomes Georges LACHENAUD	Jean-Pierre BES	<u>Absent</u>	<u>Absent</u>
ASL Airlines France Philippe GUITTET	Tanguy MARZIOU	<u>Présent</u>	<u>Présent</u>

Représentants des professions aéronautiques :
Représentants de l'exploitation de l'aérodrome

Titulaire*	Suppléant*	SIGNATURES	
		Titulaire	Suppléant
Société Aéroport Toulouse - Blagnac Philippe CREBASSA	Alain de la MESLIERE	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Société Aéroport Toulouse - Blagnac Christine COURADE	Pierre-Jean CAROL	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>

Représentants des associations :

Titulaire*	Suppléant*	SIGNATURES	
		Titulaire	Suppléant
Association Vivre à Cornebarrieu (VAC) Georgette SAUVAIRE	Jean-Marc SANCHEZ	<u>Présente</u>	<u>Présent</u>
Association de Défense du quartier de Fontaine-Lestang-Arènes Chantal BEER-DEMANDER	Jean-Loup PLUMECOCQ	<u>Présente</u>	<u>Absent</u>

Association de Défense de l'Environnement et de la Qualité de la Vie à Ancely et Arènes Romaines (ADEQVAAR) Christophe SIBERTIN-BLANC	Guy DELPECH	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT) Jérôme FAVREL	Jean-Noël PERLES	<u>Présent</u>	<u>Présent</u>
Aussonne Environnement (ADEA) Patrice CARIVEN	Alain GARCIA	<u>Présent</u>	<u>Présent</u>
Association de défense du quartier de Lardennes (ADQL) Didier BARGIACCHI	Lydia COUDERC	<u>Présent</u>	<u>Absente</u>
Association des habitants des coteaux de Ramonville-Saint-Agne (AHCR) René BOUDET	Yvette DAUBEZE	<u>Absent</u>	<u>Absent</u>
France Nature Environnement Georges WINTER	Non désigné	<u>Présent</u>	<u>X</u>
Union des Comités de Quartier (UCQ) Guillaume DRIJARD	Thierry BARBERO	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Association du Parc de Gounon Mme Claudine VASSEUR	Christian DZIEDZIC	<u>Absente (procuration Mme Demander)</u>	<u>Absent</u>
Stop aux Nuisances des avions sur Merville (SNAM) Gilles LAFONTAN	Joséphine LABAYEN	<u>Présent</u>	<u>Absente</u>
Comité de quartier des Sept Deniers Jean-Paul TAILLANDIER	Marcel MARTIN	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>

Maison de quartier de Bagatelle et Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue Christian GUTIERREZ (Maison de quartier Bagatelle)	Michel CAPDEVILLE (Quartier Papus-Tabar-Bordelongue)	<u>Présent</u>	<u>Absent</u>
Association de Sauvegarde des intérêts de Saint-Martin du Touche (ASIS) Isabelle CAMPOY	Christian CASSAGNE	<u>Présente</u>	<u>Absent</u>

Représentants de l'administration :

Représentants de l'Etat		
M. le Préfet de la Région Midi-Pyrénées Préfet de la Haute-Garonne	<u>Représenté par Monsieur</u> <u>OLAGNON</u>	<u>Présent</u>
M. le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement	<u>Représenté par Mme</u> <u>BELIS</u>	<u>Présent</u>
M. le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud	<u>M DUBOIS</u>	<u>présent</u>

Invités (à vérifier)

Invités : Frédéric Fournier (CD31) ;
 Pour ATB : Anne JULIA, Ariane RISSER-MAROIX, Corinne COLLIN
 Pour le SNA : Philippe GROSSI, Sophie COPPIN, Philippe LASSERRE
 Pour la DGAC : Réjane LAVENAC, Arnaud DENAES, Léon DAL MASO, Isabelle ROMBY
 Pour la préfecture : Mme Céline ENJAUME, Mme Françoise HAEFFELIN