

COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AÉRODROME DE TOULOUSE BLAGNAC –

1^{er} MARS 2022

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

La liste des participants est jointe en annexe du présent compte-rendu.

SOMMAIRE

1	Approbation des procès-verbaux des réunions de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac tenues respectivement le matin et l'après-midi du 19 janvier 2022.....	6
2	Poursuite des discussions sur les objectifs de réduction du bruit assignés au PPBE 2018 -2023.....	7
3	Examen du PPBE 2018-2023.....	9
3.1	Présentation générale du PPBE.....	9
3.2	Présentation des mesures relatives à la réduction du bruit à la source (S), à la planification des sols (P), aux procédures opérationnelles (O) et à la communication (C) et échanges sur ces mesures.....	10
3.3	Présentation de la mesure de restriction d'exploitation (R) et échanges sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée.....	30
3.4	Recueil de l'avis de la commission sur le PPBE présenté.....	41

Début de séance 14 h 30

M. OLAGNON (Préfecture) ouvre la séance, tenue à la fois en présentiel et en distanciel, et, après avoir salué l'assistance, procède à l'appel des participants puis constate que le quorum est atteint.

Il rappelle, ensuite, l'ordre du jour constitué ainsi qu'il suit :

1 Poursuite des discussions sur les objectifs de réduction du bruit assignés au PPBE 2018-2023

2 Examen du PPBE 2018-2023 :

a Présentation générale du PPBE

b Présentation des mesures S (bruit à la source), P (planification des sols), O (procédures opérationnelles) et C (communication) et échange sur ces mesures

c Présentation de la mesure R (restriction) et échange sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

d Recueil de l'avis de la commission sur le PPBE présenté

3 Information sur l'état d'avancement de la procédure de modification des trajectoires de départ vers le Nord Fisto et Lacou

4 Présentation de l'outil CASPER

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) donne, en préambule, lecture d'une déclaration formulée au nom des 14 associations représentées par le CCNAAT :

« Monsieur le Secrétaire général, une fois encore nous avons découvert le contenu exact de la présentation des documents trois jours ouverts seulement avant la CCE, dont acte.

Le 11 février dernier, un courrier a été transmis à la préfecture contenant la demande majoritaire des membres de la CCE d'intégrer au PPBE et à l'approche équilibrée, l'étude de restriction sur le nombre de mouvements nocturnes avec un arrêt complet sur la période entre 23h30 et 6h. Cette demande d'étude a été signée, pour notre assemblée, par :

- l'ensemble des associations de la CCE, c'est-à-dire 14 sur 14,*
- sept élus de plusieurs collectivités,*
- Madame Cabanes pour Toulouse Métropole,*
- Messieurs Belair, Lubac, Robert pour le SICOVAL,*
- Monsieur Klotz pour le conseil départemental,*
- Madame Aygat pour la commune de Merville ;*
- Madame Lampin pour le Muretain ;*
- Monsieur Calac représentant le syndicat CGT de l'aéroport d'ATB.*

Si d'autres membres de la CCE constatent qu'ils n'ont pas été contactés, c'est par manque de temps de notre part, nous ne préjugeons nullement du choix qui aurait été le leur. La demande d'étude du couvre-feu fait l'objet du soutien explicite de plus de 20 autres élus des collectivités autour de Toulouse, de l'association Pas d'Avions à l'Hôpital Purpan et l'association environnementale de la ville de Lara.

La demande d'étude du couvre-feu a fait l'objet de nombreux courriers à Monsieur le Préfet, nous avons connaissance de ceux de :

- Monsieur Méric, président du conseil départemental,*
- Monsieur Beuillé, maire de la ville d'Aussonne,*
- Monsieur Lagorce, maire de la ville de Daux.*

Au vu du document qui est présenté à notre assemblée aujourd'hui, la DGAC a choisi d'ignorer simplement cet engagement. Nous nous retrouvons aujourd'hui devant un projet de PPBE qui d'un côté prétend être issu d'une concertation des membres de la CCE et de l'autre, ignore un point majeur détaillé et signé par une majorité de nos membres.

Donc, non, ce projet de PPBE n'est pas le fruit d'une concertation, mais un document qui reprend uniquement les maigres concessions que la DGAC ou ATB pourraient accepter, mais surtout qui ne donne pas de limite au trafic aérien ni de jour, ni de nuit, ni en cœur de nuit.

Comment croire une seconde, la phrase sur l'étude du prestataire dans le cadre de l'approche équilibrée, je cite : « Il pourra également étudier, après autorisation de l'autorité compétente, DGAC, SDD, des scénarios qu'il proposerait sur la base de son expérience ou qui émergeraient des entretiens avec les parties prenantes » (diapo 20) quand aujourd'hui, une demande majoritaire signée de membres des trois collèges est passée sous silence.

Il n'y a aucune raison pour que la demande d'étude soit possible demain, émergeant des entretiens, si elle ne l'est pas aujourd'hui portée par une majorité de membres de la CCE. La manœuvre est évidente et nous demandons à tous ceux qui relèvent d'un mandat démocratique, électif ou syndical ou qui croient au dialogue citoyen de refuser le projet de PPBE tel qu'il nous est présenté aujourd'hui. »

1 Approbation des procès-verbaux des réunions de la commission consultative de l'environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac tenues respectivement le matin et l'après-midi du 19 janvier

M. OLAGNON (Préfecture) propose de passer à l'approbation des comptes-rendus des réunions de la CCE tenues respectivement le matin et l'après-midi du 19 janvier 2022. Il précise que la séquence du matin a été consacrée, comme le prévoit la réglementation,

à la présentation du rapport d'activité de l'ACNUSA, autorité indépendante, par son président Gilles Leblanc.

M. FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine - CCNAAT) fait savoir que lors de la dernière CCE, les documents présentés par la DSAC étaient différents sur un certain nombre de points majeurs de ceux transmis aux membres de la CCE 15 jours avant la réunion. Ce point ayant été admis par les représentants de la DSAC dans un échange de courriels, il demande à ce que cela figure au compte rendu.

M. OLAGNON (Préfecture) fait valoir qu'un compte-rendu d'une réunion ne peut pas être modifié ultérieurement.

M. FAVREL (Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine - CCNAAT) objecte qu'il est inacceptable que la DSAC n'ait pas informé l'ensemble des membres de la CCE de ces corrections, ce qui constitue un précédent fâcheux et qu'à ce titre, ce point doit figurer au compte-rendu.

M. OLAGNON (Préfecture) demande à Monsieur Favrel de préciser, dans le détail et par courriel, quels ont été les éléments modifiés dans ces documents pour les vérifier et au besoin les intégrer.

M. FAVREL (CCNAAT) se propose de faire parvenir le courriel de Madame Lavenac (DSAC) qui atteste de ces modifications.

Mme LAVENAC (DSAC) confirme que seules deux modifications ont été apportées, mais précise dans le même temps que celles-ci étaient surlignées de rouge lors de la présentation des documents.

M. FAVREL (CCNAAT) en convient et déclare que par principe, ce compte rendu doit faire mention de cette différence de contenu entre les documents présentés et ceux transmis préalablement à la réunion.

2 Poursuite des discussions sur les objectifs de réduction du bruit assignés au PPBE 2018 -2023

M. OLAGNON (Préfecture) propose de passer au point sur la présentation des objectifs de réduction du bruit retenus par le CCNAAT.

M. BELAIR (SICOVAL) interroge M. Olagnon (Préfecture) sur la réponse que ce dernier compte apporter à la question de Mme Beer-Demander (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) sur l'étude d'un couvre-feu.

M. OLAGNON (Préfecture) précise que cette question fera l'objet d'un débat lors du point portant sur les restrictions d'exploitation et qu'il ne peut pas préjuger de ce qu'il en ressortira.

M. BELAIR (SICOVAL) estime que cette réponse n'en est pas une et que selon lui, à chaque fois que la question est posée, M. Olagnon (Préfecture) cherche à l'éluder, et cela lui est très désagréable.

M. FAVREL (CCNAAT) relate que la DSAC, depuis deux ans, s'emploie à les manoeuvrer et qu'aujourd'hui, dans cet esprit, cette dernière met en avant un nouveau PPBE constitué de « soi-disant nouvelles études » qui visent, en définitive, à transformer la réalité alors que dans le même temps, ils ont bataillé pour que l'étude du couvre-feu soit portée au débat et figure dans les documents de la DSAC. C'est la raison pour laquelle il considère que la CCE ne respecte en rien le dialogue démocratique.

M. OLAGNON (Préfecture) objecte que ces propos n'engagent que M. Favrel (CCNAAT).

M. FAVREL (CCNAAT) s'agissant de la présentation des objectifs du PPBE, fait part du souhait des associations de riverains d'intervenir lors de la présentation de la DSAC lors de la diffusion des diapositives 17, 18 et 19.

M. OLAGNON (Préfecture) rappelle que le point à l'ordre du jour est intitulé : Poursuite des discussions sur les objectifs de réduction des bruits et que le projet de PPBE a déjà été présenté lors de la CCE du 19 janvier dernier.

M. FAVREL (CCNAAT) objecte que rien, dans la présentation de la DSAC, ne correspond à cela.

M. DUBOIS (DSAC) souligne qu'il avait été convenu, lors du CP-CCE, que le CCNAAT présente à nouveau ses objectifs pour faire valoir des éléments nouveaux et que la DSAC Sud revienne sur ces derniers en apportant des compléments d'information en réponse aux questions posées lors de la précédente CCE.

M. FAVREL (CCNAAT) s'inscrit en faux contre cette affirmation et demande sous quel prétexte, ils ne pourraient pas intervenir lors de la présentation des objectifs à la diffusion des pages 17, 18 et 19 du document de la DSAC.

M. DUBOIS (DSAC) explique que cette thématique fait partie de l'ensemble du PPBE et qu'elle aura déjà été abordée.

M. FAVREL (CCNAAT) met en avant que, dans l'ordre du jour, ce point fait mention d'une présentation générale du PPBE.

M. OLAGNON (Préfecture) relève que les observations de M. Favrel (CCNAAT) sont incompréhensibles au regard de l'ordre du jour de cette séance.

M. FAVREL (CCNAAT) rétorque qu'en la matière, il y aurait beaucoup à dire sur le fait que la présentation de la DSAC ne leur est parvenue que 5 jours avant la réunion.

M. OLAGNON (Préfecture) assure que les documents ont été transmis dans les délais expliquant, qui plus est, que cela n'a pas été aisé étant donné le plan de charge des services.

M. GARCIA (Aussonne Environnement) s'agissant des objectifs du PPBE, relève que la situation à long terme des surfaces subissant un Lden supérieur à 55 dB augmente de 35 km² à 37,09 km² et, sachant que l'arrêté du 19 avril 2019 a été établi sur la base du nombre de mouvements d'avions et de leur type respectif, il s'étonne qu'il n'ait pas été pris en compte le remplacement progressif des aéronefs à l'horizon 2050 par des nouveaux plus performant en matière de bruit, puisque d'ores et déjà, il est constaté - 3 dB sur chaque point de mesure.

M. DUBOIS (DSAC) fait savoir que les prévisions du PEB de 2007 n'avaient pas anticipé l'arrivée de ces avions de nouvelle génération et qu'aujourd'hui, ils sont au début d'une phase de renouvellement importante de la flotte qui a, bien sûr, été prise en compte dans les objectifs proposés par la DGAC et qui le sera également dans l'étude du prochain PEB.

M. OLAGNON (Préfecture) s'agissant du communiqué de M. Agnel (SNPL), signale que la CCE du 19 janvier dernier a émis un avis favorable sur la proposition de retrait des radiobalises dénommées VOR et que, si cela devait poser problème au regard du contexte international actuel, la DGAC en tirerait toutes les conséquences.

M. DUBOIS (DSAC) annonce d'ailleurs qu'il a transmis ces informations à la DTI, le service en charge des gestions de fréquences, de spectres et de brouillage, etc., et que cela a été pris en considération dans la gestion du projet de suppression de ces VOR.

M. SENTOUS (Toulouse Métropole) précise que le communiqué de Monsieur M. Agnel (SNPL) fait état d'un possible piratage des moyens de navigation et que cette problématique sur la sécurité des vols concerne l'ensemble des plateformes aéroportuaires du territoire.

3 Examen du PPBE 2018-2023

3.1 Présentation générale du PPBE

M. OLAGNON (Préfecture) propose, conformément aux souhaits de M. Favrel (CCNAAT) de traiter en premier lieu de la présentation du PPBE.

Mme LAVENAC (DSAC) s'agissant des grandes lignes du projet de PPBE, rapporte que :

- le document de présentation du PPBE, constitué d'une centaine de pages, est construit selon l'architecture fixée par la direction du transport aérien ;
- la partie 2 porte sur les éléments réglementaires et sur le contexte local de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, pistes, activités, etc. ;
- la partie 3 traite des aspects acoustiques en rappelant les phénomènes physiques et les perceptions auxquels a été joint un certain nombre d'indicateurs ;
- la partie 4 présentée en CCE du 20 octobre 2021 a été modifiée. Sans que cela ne soit obligatoire d'un point de vue légal, les cartes stratégiques de bruit prennent

maintenant en compte le décret du 14 décembre 2021 qui exige que celles-ci à l'avenir intègrent la gêne sur les populations. Il s'agit d'un calcul à l'instant T sur la base de formules clairement spécifiées ;

- la partie 5 a également déjà été exposée. Elle a trait au bilan du précédent PPBE, mais aussi dans son paragraphe 5.2, aux nouvelles actions engagées pour la période 2018-2023.

Elle signale également que, dans les documents communiqués pour cette CCE, figure aussi le tableau des propositions issues des groupes de travail ainsi que leur statut identifié comme suit :

- | | |
|----------------|------------------------|
| - Acceptable ; | - À écarter ; |
| - À étudier ; | - Pour information ; |
| - À revoir ; | - À traiter hors PPBE. |

3.2 Présentation des mesures S (réduction du bruit à la source), P (planification des sols), O (procédures opérationnelles) et C (communication) et échange sur ces mesures

26 de ces propositions, poursuit-elle, ont été prises en compte dans le cadre des mesures du PPBE dites SPOC soit :

- S pour la réduction du bruit à la source ;
- P pour la planification au sol ;
- O pour les procédures opérationnelles ;
- C pour la communication.

A cela s'ajoutent sept propositions de mesures de la DSAC qui sont similaires, pour un certain nombre, à celles formulées par les groupes de travail. C'est la raison pour laquelle il en est compté au total 28 pour ce PPBE.

M. FAVREL (CCNAAT) fait remarquer que celle-ci ne fait pas mention de la demande d'étude d'un couvre-feu dans l'approche équilibrée, alors que si elle figurait en tant que telle, cela donnerait des garanties aux riverains. Ce qui lui fait dire que prétendre, comme le fait M. Olagnon (Préfecture), que cette étude pourrait émerger du débat n'est pas correct.

Parallèlement, il met en exergue que laisser entendre que 26 mesures sur les 28 que compte le PPBE sont issues des groupes de travail relève de la manipulation dès lors que 14 d'entre elles émanent directement ou indirectement de la DSAC ou de la DSNA et deux autres d'ATB et que, parmi les 12 restantes :

- cinq, relevant de la planification des sols, n'ont aucun impact sur l'aérien ;

- quatre mesures opérationnelles sont essentiellement constitués d'études à la portée mineure ;
- trois sont des actions de communication.

Outre le fait, note-t-il, que des mesures demandées par les riverains ont vu leur ampleur amoindrie comme celle sur l'étude des décollages en seuil de piste 24/24h devenue une étude des seuils de piste uniquement de 22 h à 6h du matin.

Il en conclut qu'il ne faut pas se laisser abuser par ce projet de PPBE et ses mesures qui *in fine* sont passées par les fourches caudines de la DSAC, de la préfecture et d'ATB et il exhorte, à ce titre, les élus à faire appel à leur esprit critique et à constater, après vérification, le bien-fondé de ces remarques.

M. BELAIR (SICOVAL) déclare partager cette analyse. Il en déduit même, sans ambages, que cette présentation n'a pas d'autre objectif que de leur « bourrer le mou ».

M.OLAGNON (Préfecture) s'inscrit en faux contre cette affirmation rappelant les multiples échanges qui ont prévalu à la co-construction de ce projet de PPBE.

M. DUBOIS (DSAC) souligne que, pour la plupart des PPBE, la DSAC interrégionale concernée travaille et fait des propositions qui sont discutées et éventuellement amendées alors que, pour ce projet de PPBE, avoir retenu plus d'une dizaine de mesures issues des groupes de travail (GT) revêt un caractère unique. Quant à d'autres mesures, relève-t-il, si elles sont portées à la fois par la DSAC, des élus, les associations de riverains et des professionnels de l'aéronautique, cela atteste de la réussite de ces GT.

Pour toutes ces raisons, il considère comme partial que de déclarer que la DSAC ne s'est pas montrée à l'écoute des différents acteurs et considère ce PPBE comme le plus participatif de France.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) signale que seule la DSAC a décidé que telle ou telle mesure était à écarter ou à étudier et cela sans consultation et sans concertation.

M. OLAGNON (Préfecture) objecte qu'il apparaît normal que la faisabilité des propositions des groupes de travail soit appréciée par les services compétents en la matière.

Mme LAVENAC (DSAC) se propose de présenter les mesures de type S issues du GT1 à propos desquelles elle détaille que :

- La mesure S01 concerne la prise en compte de la nouvelle classification par groupe acoustique sortie en septembre 2021 dont la mise en œuvre est prévue au 1^{er} avril 2022. Son objectif est de redonner une efficacité aux mesures incitatives liées à la performance acoustique. Cette mesure permettra d'inciter davantage les compagnies aériennes à faire évoluer leur flotte au travers de la modulation de la redevance d'atterrissage qui sera mise en œuvre par ATB. L'indicateur consistera en un suivi de la

flotte sur la nuit complète pour s'assurer que les compagnies aériennes ont pris des mesures pour opérer avec des avions plus performants ;

- La mesure S02 émane d'ATB. L'aéroport entend poursuivre son engagement pour la maîtrise des vols en cœur de nuit en se rapprochant des compagnies aériennes pour éviter les vols dont la présence en cœur de nuit n'est pas indispensable en particulier les vols de passagers. L'indicateur sera le suivi du nombre de vols en cœur de nuit ;

- La mesure S03 est un engagement d'Airbus de limiter au strict nécessaire pour exercer son activité industrielle, les trois types de vols suivants : les vols de livraison, les vols d'essai et les vols du transporteur ATI en cœur de nuit.

L'indicateur associé sera la publication annuelle du nombre de livraisons en cœur de nuit et du nombre de départs et d'arrivées de vols d'essai pendant cette même période.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) tient à souligner que cette CCE ne s'inscrit pas dans la démocratie participative dès lors où les associations de riverains s'entendent dire « *ce sera débattu plus tard* » pour finalement constater que le temps imparti à cette réunion ne permettra pas de le faire. Il juge les méthodes de Monsieur le Secrétaire général dilatoires et problématiques d'autant qu'elles ne visent qu'à défendre les intérêts d'Eiffage et de l'aéroport.

Concernant la mesure S01, il fait valoir que les progrès acoustiques des avions sont annulés par des avions toujours plus grands et qu'en définitive, les nuisances sonores s'aggravent. Il déclare être fatigué de ce discours qui n'est à ses yeux que de « l'enfumage » et qui n'empêche en rien que cette nuit encore à 3 h 05, il a été réveillé par l'atterrissage d'un avion à Blagnac.

M. GARCIA (Aussonne Environnement), sur les mesures S01, 02 et 03 et leurs indicateurs de suivi, s'interroge sur leur acceptabilité et sur l'intérêt à fixer plutôt des valeurs à ne pas dépasser et cela en les accompagnants de mesures incitatives pour éviter des glissements néfastes.

M. CRÉBASSA (ATB) rappelle qu'en 2010, l'aéroport s'était engagé à ne jamais dépasser les 2 600 mouvements en cœur de nuit enregistrés cette année-là, sur la période minuit-6 h et que cet engagement a été tenu.

Il souligne que ce projet de PPBE établi pour la période 2018-2023 se veut extrêmement ambitieux puisque les enjeux portent aujourd'hui sur les populations et les surfaces impactées par le bruit cumulé et que cet engagement dans un PPBE est une première en France.

M. Crébassa assure, enfin, que la communauté aérienne est décidée à mener à bien ces mesures pour atteindre ces objectifs clairs et identifiés aux yeux des populations riveraines.

Mme BEER-DEMANDER (CCNAAT) fait observer que l'aéroport n'a, à date, toujours pas commencé à négocier avec les compagnies aériennes pour éviter les vols en cœur de nuit et que même, a contrario, la prochaine programmation prévoit des ouvertures de

ligne en plein cœur de nuit pour Héraklion, les Grandes Canaries, et Ténérife. Il est par conséquent difficile d'accorder du crédit aux engagements d'ATB qui consistent à dire : *« Nous allons négocier, faites-nous confiance. »*

M. CRÉBASSA (ATB) s'étonne de cette annonce sur ces ouvertures de ligne sachant que ses équipes travaillent, en ce moment même, à contraindre la seule compagnie passager qui aujourd'hui programme dans le cœur de nuit à savoir Volotea et qu'à date, les mouvements dans le cœur de nuit sont le fait de vols basculants de passagers non programmés qui ont dû être retardés pour des causes techniques, commerciales ou opérationnelles.

Mme SENSE (Conseil régional Occitanie) à l'attention de M. Favrel (CCNAAT) tient à signaler qu'en tant qu'élue, elle n'a pas pour habitude de se décider en fonction de celui qui s'exprime le plus fort et qu'elle apprécierait que l'ensemble des diapositives soit présenté avant d'en débattre et que chacun puisse avancer ses arguments dans la sérénité.

M. SCHULZ (FNAM) considère également, pour avoir participé aux groupes de travail à l'issue desquels des consensus ont émergé, que les propos de M. Favrel (CCNAAT) sur la manipulation sont exagérés.

M. FAVREL (CCNAAT) objecte que c'est assurément abuser que de parler de consensus sur les décollages en seuil de piste, quand la demande des associations portait sur les 24 h de la journée et que celle-ci s'est vue réduite au cœur de nuit. À cela s'ajoute que les mesures S01, S02, S03 sont strictement de même nature que celles de 2010 et que celles-ci de type incitatif ont finalement conduit aux dérives de 2016-2017, soit une augmentation de 73% des personnes impactées par les vols de nuit.

De fait, même s'il déclare accorder crédit aux engagements de M. Crébassa (ATB), il met en avant qu'il n'en demeure pas moins que sans règles strictes, applicables par n'importe quel décideur, ces outils incitatifs n'auront que peu de poids si dans les prochaines années, ces débats tombent dans l'oubli ou si les personnes qui s'engagent aujourd'hui ne sont plus là.

Mme LAVENAC (DSAC), sur le même sujet, signale que ces trois mesures S n'avaient pas leur équivalent dans le PPBE 2012-2017 et que celles-ci, dans les mesures officielles d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont tout à fait novatrices.

Revenant au PPBE 2018-2023 et plus précisément aux mesures de type P sur la gestion et le contrôle de la politique de planification des sols, elle annonce que ces propositions ont été rédigées en collaboration avec Monsieur Schenfeigel, directeur de la DDT et co-animateur du GT2 avec Mme Sense (Conseil régional Occitanie). Suite à cela, elle fait état des éléments suivants :

- Concernant la mesure P01 sur les zones A et B du PEB :

L'objectif de cette dernière est de donner de la lisibilité conformément à la demande des riverains. Il lui a été associé comme indicateur, le nombre d'autorisations d'urbanisme délivrées dans le périmètre de ces zones du PEB.

- S'agissant de la mesure P02 sur la zone C du PEB :

Celle-ci consiste en une étude à fournir pour la mise en place de moyens de suivi de nouvelles constructions à usage d'habitation dans cette zone du PEB.

- Par rapport à la mesure P03 sur la possibilité de rachat de logements :

Cette dernière fera l'objet d'une étude qui devra être finalisée à l'horizon 2023.

- Sur la mesure P04 ayant trait au programme d'aide à l'insonorisation des logements :

Elle s'inscrit dans une continuité. D'ores et déjà, nombre d'actions ont été menées dans ce sens et continueront à l'être dans ce PPBE 2018-2023.

- Concernant la mesure P05 sur la lisibilité et les données utilisées pour réaliser l'estimation des populations impactées :

Le directeur de la DDT a lui-même rédigé une fiche à cet effet. Il apparaît nécessaire de disposer de plus de lisibilité sur les estimations de populations impactées dans les cartes de bruit pour mieux suivre leur évolution et cela sur la base d'une méthodologie connue et partagée pour les réaliser. L'indicateur sera la prise en compte de cette méthodologie dans la prochaine publication des cartes de bruit.

- S'agissant de la mesure P06 sur l'écart de bruit :

Au regard des difficultés à mettre en œuvre la demande de Messieurs Lagorce (communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) et Klotz (conseil départemental de la Haute-Garonne) sur la réalisation d'études pour chaque nouveau vol ou nouvelle activité, etc., il est proposé, l'actualisation des cartes de bruit tous les ans – au lieu de tous les cinq ans selon la réglementation - pour permettre un suivi annuel de la mise en œuvre des mesures du PPBE et ainsi s'assurer de leur efficacité. L'indicateur consistera en la communication annuelle de ces cartes de bruit.

- Par rapport à la mesure P07 sur le PEB et sur le PGS :

Le PEB et le PGS devant être cohérents avec la situation et les perspectives de la plateforme, l'EIAE pourra envisager de revoir l'un et l'autre à l'appui d'une vision claire des hypothèses de trafic à court, moyen et long terme.

M. FAVREL (CCNAAT) rappelle qu'en juillet 2017, il était déjà question de la révision du PEB et qu'en définitive, ils en sont aujourd'hui, à réaliser un PPBE avec un PEB qui n'est plus à jour tout comme ne l'est pas le PGS datant de 2004. Ce sont les raisons pour lesquelles il s'interroge sur la date à laquelle ils disposeront des estimations de trafic de court, moyen, long terme notamment dans le cadre de l'étude d'impact par approche équilibrée.

M. DUBOIS (DSAC) fait observer, d'une part, que les mesures du PPBE seront valables à un horizon distinct de celui du PEB, d'autre part, que la révision du PEB et celle

concomitante du PGS seront forcément basées sur des estimations de trafic pour le court, moyen et long terme.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) cherche à savoir quand ces prévisions de trafic seront disponibles.

M. DUBOIS (DSAC) détaille que les prévisions de trafic long terme pour élaborer la révision du PEB seront lancées dès que les hypothèses de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée seront connues, car elles peuvent avoir un impact sur ces prévisions long terme.

M. CARIVEN (Aussonne Environnement) en conclut que le PPBE pourrait avoir une incidence sur ce trafic et que c'est sur cette base que les hypothèses d'évolution de la flotte et du trafic seront élaborées.

M. DUBOIS (DSAC) en réponse précise que le PPBE contient des mesures qui auront des impacts sur les cartes de bruit et notamment une qui consiste en une étude d'impact selon l'approche équilibrée qui, elle, est susceptible de déboucher sur des restrictions d'exploitation. C'est à l'aune de la connaissance de l'ensemble de ces éléments, poursuit-il, croisés avec les prévisions de croissance de trafic fournies par l'aéroport qu'ils disposeront des éléments nécessaires pour réviser le PEB à l'horizon 2023.

M. LAGORCE (Communes n'appartenant pas à un E.P.C.I. compétent - Daux et Merville) s'agissant de la mesure P06 sur les écarts de bruit, précise que le groupe de travail demandait, en premier lieu, pour les populations un accès aux mesures de bruit de l'aéroport, mais aussi à celles des dispositifs Bruitparif et en second, comment les règles prises en compte au sol (urbanisme) orientent ce qui se passe dans le ciel en termes de trajectoire ; cette dernière question ayant plus particulièrement trait à la partie modélisation et au respect des trajectoires.

Mme LAVENAC (DSAC) confirme que la fiche de ce groupe de travail comportait dans sa rédaction une mesure de type C communication ainsi que la mesure de type P urbanisme qu'elle vient d'évoquer.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) rappelle que l'observatoire des permis de construire, contrairement aux engagements pris par le passé, n'a jamais vu le jour. À ce titre, il fait remarquer qu'il s'agit encore de réaliser des études et qu'en définitive, on les paie de mots puisque résidant dans une zone du PEB concernée par les modalités ANRU, il ne peut que constater la construction de maisons ici ou là qui aujourd'hui, dans son quartier se traduit par la présence de 300 habitants de plus entre 2012 et 2017.

Mme LAVENAC (DSAC) rappelle que les mesures P01 et P02 répondent à cette demande puisque décision a été prise :

- pour sur les zones A et B du PEB , de prendre pour indicateur les autorisations d'urbanisme de ces périmètres ;

- pour la zone C du PEB de par son étendue, de consulter plus largement l'ensemble des acteurs.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) relève que dans ces quartiers, l'heure n'est plus au report des actions parce qu'en plus des nuisances sonores très importantes, ils doivent aussi faire face à problèmes sociaux quotidiens.

Mme SENSE (Conseil régional Occitanie) explique que les élus conscients de ces difficultés partagent les mêmes objectifs, mais que cependant, ce travail sur l'aménagement du territoire s'inscrit dans un temps long. Elle cite, à cet égard, les données nécessaires à la révision du PLU-H qui se comptent en année et qui sont également soumis à de multiples injonctions contradictoires telles qu'accueillir les populations tout en préservant l'environnement et le cadre de vie, et à propos desquelles elle ne demande pas aux associations de riverains de les comprendre puisque à chacun son rôle et à chacun ses responsabilités.

M. BOUREAU (Conseil départemental) déclare également être désolé que l'observatoire des permis de construire n'ait jamais vu le jour comme sur plusieurs plateformes aéroportuaires en France et en Europe, tout en soulignant que la mesure P02 vise justement à mettre en place des moyens de suivi du respect de la réglementation pour ainsi veiller à ne pas exposer davantage de populations aux nuisances sonores.

M. DRIJARD (Union des comités de quartier UCQ) à l'attention de Mme Stéphanie SENSE (Conseil régional Occitanie) fait valoir :

- que les représentants des associations sont tout à fait en capacité de comprendre les injonctions contradictoires propres au PLU-H ;
- que si ce dernier s'inscrit dans un temps long, a contrario, des décisions à court terme peuvent être prises. Il prend pour exemple l'autorisation de travaux ou non que pourrait accorder la mairie de Toulouse pour que l'ancien EHPAD désaffecté des Tourelles situé en zone B du PEB devienne un centre maternel qui pourrait faire suite au déménagement de celui de Sainte-Lucie.

Revenant ensuite sur les estimations de trafic, il demande à M. Dubois (DSAC) pourquoi ne peuvent-ils pas avoir accès dès à présent aux estimations de trafic de l'aéroport même si celles-ci sont susceptibles d'être pondérées par les mesures du PPBE et de l'approche équilibrée.

M. DUBOIS (DSAC) expose qu'aujourd'hui, tous les aéroports, quels qu'ils soient, éprouvent de vraies difficultés dans le contexte actuel de sortie progressive de la crise sanitaire à établir des prévisions sur le long terme et qu'ils y verront plus clair à l'issue de ce PPBE.

M. CRÉBASSA (ATB) ajoute que le transport aérien subit la plus grave crise de son histoire et qu'en plus, les prévisionnistes qui prévoient pour le trafic passager un retour à la référence 2019 en 2025 n'avaient pas anticipé la cinquième vague Omicron

et encore moins la nouvelle situation internationale. Raisons pour lesquelles comme M. Dubois (DSAC) avant lui, il déclare qu'à date, il est impossible de produire une prévision réaliste sur le trafic à cinq, dix ou 15 ans.

M. FAVREL (CCNAAT) fait remarquer :

- à propos de l'observatoire des permis de construire et à l'attention de Mme Sense (Conseil régional Occitanie) que les associations de riverains ont fait preuve d'une rare patience au regard de l'historique de cette demande ;

- concernant les prévisions de trafic qu'il est surprenant d'être en capacité d'estimer le résultat des mesures du PPBE sur le bruit que subira la population sans la connaissance du nombre de mouvements aériens par type de modules par période horaire.

Il est également à noter, poursuit-il, qu'à ce stade, toutes les mesures, présentées concernent essentiellement la période de minuit à 6h et que l'aéroport ne s'engage en rien sur la tranche horaire de 22 h et minuit.

Il signale parallèlement que le site internet de l'aéroport, pour les 13 et 14 mai, prochain fait état de 19 mouvements programmés et qu'à cela, s'il ajoute le fret, mais aussi éventuellement quelques mouvements d'Airbus entre 22h et 23h, et des avions décalés, le total de mouvements aériens pour le créneau de 22 h et 6 h du matin peut être évalué à 24, correspondant en cela aux prévisions 2030 du PEB.

Cela démontre, selon lui, que le nombre de mouvements est un facteur primordial pour estimer le bruit que subiront les riverains et qu'il est par conséquent essentiel que l'étude d'impact équilibrée en dispose pour étudier y compris la suppression ou la limitation des vols sur certaines périodes horaires.

M. DUBOIS (DSAC) assure que ces aspects seront abordés lorsqu'il sera question des objectifs qui ont été construits sur des hypothèses de trafic crédibles et raisonnables.

M. Marcel MARTIN (Comité de quartier des Sept Deniers) toujours sur les estimations de trafic, analyse qu'un aéroport comme Toulouse-Blagnac doit nécessairement réaliser une estimation de trafic sur l'année, mais aussi à moyen terme soit quatre ou cinq ans pour déterminer quelles sont ses perspectives de chiffre d'affaires, même si celles-ci sont susceptibles d'être revues au trimestre ou au semestre ou à l'année. Il s'étonne, par conséquent, des difficultés à pouvoir en disposer.

M. CRÉBASSA (ATB) confirme qu'il leur est nécessaire comme toute entreprise de réaliser des prévisions mais, encore une fois, que le contexte sanitaire et international étant incertain, ces dernières le sont tout autant. Il cite pour exemple, les prévisions du mois d'octobre dernier établies trois mois auparavant à 65% de la référence 2019 sur le trafic passager, qui ont abouti finalement à 43 % soit avec une erreur de 30 %.

Ces incertitudes font qu'il leur est difficile actuellement de partager des prévisions de trafic, mais qu'ils le feront dès lors où les conditions leur permettront d'établir des prévisions réalistes.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) souhaiterait qu'il soit question dans ce débat du degré d'acceptabilité des nuisances sonores par les riverains et qu'il soit possible de déterminer quel est le nombre de vols acceptable pour tel ou tel créneau horaire et, qu'à ce titre, il faudrait envisager des limites à l'expansion de l'aéroport et son corollaire le nombre de vols même si cela traduit pour la société Eiffage par des pertes financières.

M. DUBOIS (DSAC) en réponse indique que ces aspects relèvent des objectifs qu'ils aborderont après la présentation des mesures.

M. BELAIR (SICOVAL) relate que les élus, aujourd'hui, sont également demandeurs de ces estimations de trafic par zone clairement identifiée, pour pouvoir établir de nouveaux PLUH en prenant en compte des prévisions d'accueil de population sachant, qu'à ce stade, ils sont dans l'incapacité de déterminer quelles seront celles qui seront impactées par les nuisances sonores et dans quelles mesures.

M. OLAGNON (Préfecture) indique que cette demande renvoie à la révision du PEB et que cela ne pourra se faire, comme cela a déjà été évoqué, qu'une fois le PPBE finalisé avec le lancement de l'étude impact selon l'approche équilibrée et les mesures de restriction de trafic qui en découleront.

M. DENAES (DSAC) concernant les mesures de type O, rapporte que les mesures de type O sont des mesures opérationnelles sur les procédures de vol sur et autour de l'aéroport et qu'il en a été enregistré 11. Elles sont issues de propositions du GT3, du GT1 et de la DSAC respectivement 13 pour le premier, une pour le second et deux pour le dernier.

Plus précisément, il détaille que :

- les deux premières mesures s'inscrivent dans la continuité de celles mises en place dans le PPBE précédent, à savoir la limitation de l'utilisation des inverseurs de poussée et la limitation d'utilisation des groupes auxiliaires de puissance ;
- la troisième mesure concerne le décollage à partir des seuils de piste qui avait été proposée par des associations, sur la journée complète, mais dont il a été retenu d'étudier les décollages depuis le seuil de piste, uniquement en nuit complète. L'indicateur sera les résultats de cette étude ;
- la quatrième mesure vient en résultat de trois propositions du GT3. Celle-ci consiste à identifier les possibilités d'utilisation des pistes droite/gauche et leur influence sur les zones de population impactée par le bruit, dans l'objectif de fixer des orientations en nuit complète tout en prenant également en compte, et cela par la SNA, les aspects sécurité ;
- la mesure 05 vise à définir une méthode de travail pour les contrôleurs aériens, pour obtenir des résultats sur la nuit complète et de revenir à un équilibre des populations impactées entre le décollage côté nord et côté sud et l'atterrissage côté nord et côté sud, similaire à celui du début des années 2010. L'indicateur consiste en un suivi de

l'utilisation des pistes sur la nuit complète par l'observatoire cœur de nuit et une mesure des populations impactées, sur l'ensemble de l'année ;

- la mesure 06 proposée par le GT1 a trait à l'étude d'une bretelle de sortie plus rapide en piste 2 QFU 14. Le constat à l'origine de cette mesure est que les pilotes avaient tendance à atterrir en piste « 1 » plutôt qu'en piste « 2 », pour être plus près de l'aérogare ;

- la mesure 07 issue également du GT3 porte sur le NADP. Les NADP1 et 2 concernent les profils de montée des avions qui prennent en compte la vitesse, les rentrées des becs et de volets sur les ailes, etc. Il s'agit, en l'espèce, de proposer des scénarii de NADP sur tous les départs, face au Nord-Ouest, en évaluant par des indicateurs, leurs impacts ;

- la mesure 08 fait suite aux expérimentations Nord et les recommandations émises notamment par le commissaire enquêteur. L'objectif est de définir une procédure de concertation avec les élus et les associations de riverains des localités les plus concernées par les changements de procédures et suite à cela, déterminer les indicateurs pertinents pour aider à l'analyse ;

- la mesure 09 consiste à étudier la mise en place d'une instance d'étude et de concertation de même type qu'Optibruit présent, sur les aéroports parisiens, qui réunit un certain nombre d'acteurs pour analyser tous ces sujets de trajectoires et de profils et ainsi trouver la meilleure solution de manière concertée. Le but est de créer cette instance pour explorer les procédures et les trajectoires optimales pour le sud de l'aéroport ;

- la mesure 10 prévoit de mettre en place une procédure environnementale de départ en QFU 32. Il s'agit de reprendre, pour ce PPBE 2018-2023, tous les travaux sur la révision, pour des raisons environnementales, des procédures FISTO et LACOU en 32, décollage vers le nord-ouest ;

- la mesure 11 entend étudier la mise en place d'un volume de protection environnementale (VPE) sur les nouvelles procédures de navigation aérienne RNAV satellitaires et analyser l'opportunité d'étendre ce même volume aux procédures conventionnelles existantes. Ce volume de protection environnementale définit, dans un plan horizontal et un plan vertical, un volume de l'espace aérien dans lequel les trajectoires des avions sont contenues au départ ou à l'arrivée de l'aéroport et tout franchissement de ces limites donnerait lieu à un procès-verbal si l'infraction est caractérisée.

M. AGNEL (SNPL), s'agissant de la mesure 02 sur la limitation de l'utilisation des groupes auxiliaires dénommés APU, fait observer qu'il ne faut pas oublier que ces groupes au sol permettent également aux avions et par conséquent aux passagers de disposer du conditionnement d'air durant les journées froides d'hiver ou à l'inverse, celles chaudes de l'été et que ne pas en faire usage serait problématique. À ce propos, il signale que l'aéroport de Charles de Gaulle à Paris est équipé de passerelles télescopiques munies d'un système de conditionnement d'air qui peut être branché aux

avions ainsi que de groupes au sol pour ceux qui ne sont pas en contact avec les passerelles, qui permettent de réduire l'utilisation des APU tout en les fournissant en électricité, mais aussi en conditionnement d'air pour le bien-être des passagers.

Concernant la mesure 06, la bretelle de sortie rapide, fast exit, il ajoute que l'avantage d'une telle bretelle est qu'elle peut aussi servir au décollage en usant un *rolling take-off* à savoir que l'avion, au lieu de s'arrêter sur la piste et de mettre toute la poussée, arrive avec déjà suffisamment de vitesse et réduit ainsi sa course au décollage.

Par rapport à l'équilibrage des pistes, il fait valoir que la demande de son organisation syndicale sur le non-dépassement des 5 nœuds de vent arrière pour les atterrissages et les décollages est toujours d'actualité.

M. BELAIR (SICOVAL) demande si, dans le cadre de la mesure 09, l'étude des décollages vers le sud, sera réétudiée.

M. DENAES (DSAC) confirme que tout ce qui a trait aux trajectoires et aux profils devrait être abordé dans cette étude pour éviter de reproduire les difficultés de compréhension rencontrées entre les différents acteurs lors des expérimentations de trajectoires vers le sud en mai 2019. Il s'agit, précise-t-il, au travers de ces mesures opérationnelles, d'en tirer l'expérience pour déterminer quelles sont les méthodes à envisager en amont pour se mettre d'accord sur les actions à mener et, en aval, comment les mener, les évaluer dans l'objectif d'être mieux armé pour ensuite aborder d'éventuels autres besoins d'évolution, dans de meilleures conditions.

M. BELAIR (SICOVAL) après avoir remercié M. DENAES (DSAC) d'avoir reconnu les quelques dérives générées par ces opérations maintient qu'après ces expérimentations, ils ne sont pas pour autant revenus à la situation de 2019.

M. DENAES (DSAC) s'inscrit en faux contre cette dernière affirmation et l'encourage, pour en obtenir confirmation, à s'adresser à n'importe quel professionnel de l'aéronautique et à vérifier qu'ils utilisent à nouveau les documents antérieurs à cette expérimentation pour préparer leur vol.

M. CARIVEN (Aussonne environnement) concernant la mesure 003 issue de la proposition GT3-2 sur l'utilisation des seuils de pistes pendant toute la journée :

- signale que l'idée était au moins pour les avions de fort tonnage, supérieur à 40 tonnes, d'utiliser les seuils de pistes et non pas les bretelles intermédiaires, de manière à obtenir des altitudes de passage supérieures sur les villages du Nord : Aussonne, Daux, Merville ;
- rappelle qu'il leur a été opposé une perturbation des opérations quotidiennes sur l'aéroport en cas d'utilisation systématique de ces seuils et que Monsieur le secrétaire général lors de la précédente CCE avait alors mentionné et cela figure en page 18 du compte-rendu « *Qu'il convient que ces impossibilités liées au fonctionnement du trafic soient précisées* », ce qui, à date, n'a toujours pas été fait ;

- relève *in fine* qu'à ce jour, ils ont été mis devant le fait accompli alors qu'il aurait pu être mené une réflexion sur la séparation entre les trafics des avions de forts tonnages et ceux de petits tonnages.

À l'aune de ce constat, cela lui fait dire que cette mesure n'a pas fait l'objet d'une véritable concertation.

Plus particulièrement, sur les NADP, il indique que :

- l'annexe 16 de l'OACI montre que l'utilisation des procédures NADP1 et NADP2 dans les aéroports internationaux ou nationaux français amène une certaine flexibilité sur les points de changement de configuration ou de changements de régime ;

- l'ensemble des associations d'Aussonne, de Daux et de Merville a retenu le principe de la NADP1 en comparaison de la NADP2 et a insisté, à plusieurs reprises, auprès du la SNA, pour que son utilisation permette le passage des avions au plus haut de leur village qui subit des niveaux sonores importants.

C'est la raison pour laquelle, alors que les associations ne s'opposent pas au traitement des différents scénarii, il estime que cela revient à prendre du retard. Il note, par ailleurs, que l'esprit de concertation qui s'est dégagé des discussions entre le SNA et les associations sur ces sujets n'a pas présidé aux échanges conduits dans le cadre du groupe technique. Cela relève, selon lui, d'une certaine forme de manipulation.

Tous ces éléments le portent à annoncer, au nom des associations, qu'ils s'opposent à ces mesures même si la O11, sur l'étude de la mise en place de volume de protection environnementale, est jugée positive.

M. GROSSI (SNA-SUD) met en avant que les échanges avec l'association Aussonne environnement sur les mesures de réduction de bruit NADP attestent de leur ouverture à la discussion, aux propositions et à leur volonté de trouver des solutions, mais que cette concertation n'implique pas qu'ils répondent positivement à toutes les demandes.

Sur l'utilisation des seuils de piste en journée, notamment, il explique que cette proposition a été entendue, mais écartée, aujourd'hui, en raison de ces implications opérationnelles. La mise en œuvre rappelle-t-il, ces dernières années de l'utilisation des seuils de piste, en cœur de nuit a nécessité une étude de sécurité, une étude environnementale pour déterminer quels étaient les gains, pour quelle population et pour quels effets de bord en termes de consommation ou d'émission de gaz à effet de serre.

Basculer la totalité des vols de plus de X tonnes sur toute la journée ne pourra être envisagé qu'après le retour d'expérience, dans le cadre de ce projet de PPBE 2018-2023, de l'étude de la mise en œuvre de cette mesure pour la nuit complète.

Il souligne, par ailleurs, que sa complexité implique la participation du centre de contrôle en route qui peut imposer notamment de privilégier le décollage de tel avion alors qu'un autre est déjà engagé sur le taxiway et qu'à ce titre, envisager cette mesure sur toute la journée avec son corollaire en termes de désorganisation exigerait un travail conséquent. Un travail qu'ils ne sont pas en mesure de fournir dans le cadre de ce PPBE.

M. CARIVEN (Aussonne environnement) analyse que des expérimentations pourraient être menées les jours de moindre trafic plutôt que d'écarter totalement cette proposition sur les gros porteurs.

M. GROSSI (SNA-SUD) fait valoir que cette mesure n'est pas totalement écartée et qu'elle a été entendue puisqu'elle est intégrée pour partie dans ce projet de PPBE qui s'achève en fin d'année prochaine. Un laps de temps juste nécessaire pour étudier les impacts de ce changement sur l'ensemble de la nuit en termes de sécurité, d'organisation du roulage des avions, de gestion du trafic au sol, etc.

Sur la base de cette expérience, il assure que pour le PPBE à suivre, il sera étudié si par étape, ce type de procédure peut être augmenté ou s'il faut au contraire, en imaginer de nouvelles.

M. SANCHEZ (Association vivre à Cornebarrieu VAC) déclare partager les propos de M. Garcia (ADEA) et confirme que toutes les communes du nord approuveraient les expérimentations recommandées par le commissaire enquêteur pendant l'enquête publique sur la création d'une procédure RNAV pour les décollages au nord, vers l'est et vers l'ouest et les virages en direction de Merville et d'autres communes à l'ouest. Des recommandations qui, selon lui, ne figurent pas clairement dans toutes les mesures présentées alors qu'il est urgent et plus que nécessaire de s'attacher à réduire les impacts et les nuisances, au nord notamment.

M. LAFONTAN (Stop aux Nuisances des avions sur Merville – SNAM) :

- fait savoir concernant la mesure 11 relative à la mise en place d'un volume de protection pour les décollages nord-ouest, nord-est qu'elle fait suite à une recommandation de l'ACNUSA et qu'il l'avait souligné lors de la dernière CCE ;

- rappelle, par rapport aux décollages nord, nord-est pour l'évitement de Merville, qu'en 2006, à la suite de réunions de concertation avec les associations et le SNA Sud, avait été mis en place un radial de garde basé sur le VOR de Gaillac avec un non-franchissement du radial 238.

À ce propos, il fait part de son souhait de voir les études de procédure à venir, à l'aide du GNSS, prendre compte ce genre de limitation dans l'espace, pour éviter justement la commune de Merville.

M. DUBOIS (DSAC) confirme que les VPE ont été préconisés et recommandés par le président de l'ACNUSA et que l'étude de cette mesure pour ces départs face au nord avait déjà été envisagée avec le SNA Sud pour donner une lisibilité et des garanties aux populations situées au nord, de ne pas avoir à subir de virages anticipés ou de vols qui ne respecteraient pas cette trajectoire.

Il analyse que les VPE répondent bien à cet objectif de canaliser le flux puisque les pilotes sauront exactement où ils peuvent être et ne pas être et ainsi éviter qu'en fonction des circonstances météo ou du poids de l'avion, ou autres, des vols dévient de leur trajectoire.

M. CARIVEN (Aussonne environnement) fait part à nouveau de son souhait d'accompagner la mesure O03 sur les seuils de piste, d'une étude sur l'extension de ces seuils dans la journée également, en fonction des masses au décollage des avions.

M. DUBOIS (DSAC) dans le prolongement des propos de M. Grossi (SNA-SUD) assure que l'étude de l'extension au-delà de la nuit pourrait être étudiée dans le cadre du prochain PPBE prévu pour 2023-2027.

M. OLAGNON (Préfecture) confirme que, très rapidement, ils seront amenés à travailler sur le PPBE suivant et que cette action, comme d'autres, s'inscrivent dans un continuum à mettre en place.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) relève à l'attention des élus qu'il ne s'agit pas de se laisser abuser par l'acronyme VPE et les vocables de protection environnementale que celui-ci comprend, mais de retenir avant tout que cette mesure vise à concentrer toutes les trajectoires et par la même toutes les nuisances sur les mêmes populations.

M. OLAGNON (Préfecture) en déduit que Mme Beer-Demander (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) recommande aux élus de s'y opposer.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) déclare que cette remarque n'est pas à interpréter comme une opposition à la mise en place de ces VPE, mais juste comme une mise en garde.

M. FAVREL (CCNAAT), s'agissant de la mesure sur les seuils de piste, met en exergue que circonscrire cette étude à la période horaire de minuit à 6 h du matin, c'est ne pas prendre en compte que nombre de gens ne se lèvent pas tous les matins à 6 h et notamment le week-end et que cela se traduit aujourd'hui par un défilé continu de décollages d'avions extrêmement bruyants de 6 h 10 à 7 h 30.

Pour cette raison, il considère que le SNA et la DSAC devraient ajouter à cette étude la période 6h - 8h et ainsi montrer aux riverains qu'ils sont capables de faire des efforts en préparant un dossier qui décrit les difficultés de mise en œuvre.

Alors qu'à ce stade, souligne-t-il, les riverains sont réveillés tous les matins à 6h 10 et qu'une simple demande d'étude et non pas une mise en œuvre, leur est pourtant refusée.

M. OLAGNON (Préfecture) considère également que cette mesure nécessite de la progressivité sachant que cette question sera abordée rapidement dès 2023.

M. GROSSI (SNA-SUD) insiste sur le fait qu'ils ne peuvent pas s'engager sur une mesure qu'ils ne seront pas en capacité d'initier par manque de ressources à consacrer au projet. Aujourd'hui, ses équipes étant déjà largement accaparées par un programme sur l'environnement auquel s'ajoutent les trajectoires satellitaires à mettre en œuvre.

Mme LAVENAC (DSAC) s'agissant des mesures de type C, fait état des éléments suivants :

- la mesure C1 consiste en une publication annuelle des niveaux de bruit mesurés pour les principaux types d'avions. Cette demande émane des associations en GT1. L'utilisation de l'outil CASPER utilisé par ATB permettra des évolutions sur cet aspect ;
- la mesure C02, visant à rendre accessibles les flux de trajectoires sur internet et à étudier la faisabilité d'une mise à disposition des données concernant les couloirs aériens, est issue de deux fiches du GT3 et passera par une étude pour pouvoir rendre accessible l'outil CASPER qui permet un certain nombre de représentations avions ;
- la mesure C03 initiée par le GT1 vise à suivre l'évolution de la flotte qui fréquente la plateforme avec un indicateur de publication annuel de sa qualité au regard des nouveaux groupes acoustiques;
- la mesure C04, à la demande des membres de la CCE, consiste à disposer d'une information sur la programmation des vols avant le début de chaque saison. ATB avait fait remarquer, à ce sujet, au groupe de travail que la programmation n'est pas toujours communiquée et qu'elle peut l'être par l'exploitant de manière incomplète sans systématiquement indiquer le type d'avion ou les horaires. Pour autant, ATB propose d'apporter une information aux membres du CCE concernant les nouvelles compagnies ou les nouvelles destinations, de manière concomitante à la presse, alors que jusqu'à présent les membres du CCE en étaient informés uniquement par voie de presse ;
- la mesure C05 porte sur une meilleure visualisation, sur les fonds de cartes, des circuits constructeurs des zones urbanisées et impactées par les vols d'Airbus. Cette mesure a été considérée comme acceptable par Airbus et les cartes, une fois revues, devraient être mises à disposition prochainement ;
- la mesure C06 figurait déjà au précédent PPBE et concerne l'amélioration de la gestion des plaintes et le suivi de leur analyse. L'outil CASPER est un élément de réponse et l'indicateur à associer à cette mesure sera le temps de réponse aux plaintes ;
- la mesure C07, prévoyant d'organiser une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et les chefs pilotes, vise à les sensibiliser au contexte local et aux enjeux qui s'attachent au respect des procédures à moindre bruit. La démarche sera facilitée, en cela, par les informations sur les niveaux de bruit mesurés pour les principaux types d'avions via la mesure C03 et les cartes de bruit annuelles qui permettront d'indiquer par rapport aux mesures du PPBE, l'atteinte ou non des objectifs.

M. DUBOIS (DSAC), concernant cette dernière mesure, ajoute que celle-ci revient à remettre en place les réunions annuelles prévues par le code de bonne conduite si ce n'est que les mesures opérationnelles qui viennent d'être présentées impacteront les compagnies aériennes et nécessiteront qu'elles s'y engagent pleinement. Les travaux préparatoires à l'élaboration de ce projet de PPBE, poursuit-il, ont débouché sur un accord de l'ensemble des parties prenantes pour inscrire ces mesures, ce qui reflète une volonté des compagnies aériennes de s'inscrire avec force dans cette démarche. Ce suivi permettra aussi de partager avec toutes les parties prenantes les bons résultats comme les axes d'amélioration pour les mesures qui auraient moins bien fonctionné.

M.FAVREL (CCNAAT), s'agissant des plaintes, fait observer qu'elles sont, à l'heure actuelle, gérées par un robot par le système d'ATB ; de fait l'information contenue dans les réponses est absolument standardisée.

Le délai de réponse, même s'il est aujourd'hui assez rapide, n'est pas, par conséquent, à considérer comme un indicateur pertinent.

Il évoque, parallèlement, une erreur dans une réponse un peu plus détaillée à une plainte qui viendrait du médiateur dans laquelle ATB répond que : « *La piste côté aérogare est dédiée au trafic commercial et la piste côté Airbus est dédiée au trafic Airbus* », ce qui selon lui résulte d'un défaut de formation.

Par ailleurs, il relève que :

- ATB n'a publié aucune information en 2021 ;
 - l'observatoire cœur de nuit ne s'est pas réuni durant l'été 2021 ;
- les données brutes du système CASPER, qui a remplacé SENTINELLE, ne sont pas communiquées comme elles l'étaient par le biais des bulletins témoins ;
- le précédent gestionnaire, Casil Europe à qui beaucoup était à reprocher, prenait néanmoins la peine de publier des informations statistiques mensuelles et annuelles complètes sur les flottes et sur l'évolution du trafic contrairement à Eiffage.

Il en ressort, note-t-il, que sans éléments chiffrés sur le trafic réel, sur les données de mesures de bruit, et sur les statistiques de 2021, il est difficile débattre de ce projet de PPBE même si les chiffres sont connus pour être inférieurs.

M. CRÉBASSA (ATB) explique comme il l'a déjà fait lors des précédentes CCE que :

- les informations générales de 2021 sont sorties aujourd'hui par communiqué de presse ;
- ce process est lié aux obligations de l'actionnaire de référence qui, coté en bourse, est soumis à une réglementation très particulière imposée par l'autorité des marchés financiers.

Il annonce néanmoins que sur 2021, en cœur de nuit, 825 mouvements ont été enregistrés contre plus de 1500 en 2019.

Mme COURADE (ATB) :

- confirme à l'attention de M. Favrel (CCNAAT) que cet outil mis en place récemment sera à améliorer ;
- fait savoir qu'ils sont d'ailleurs preneurs de pistes d'amélioration ;
- objecte, s'agissant des réponses aux plaintes, que celles-ci sont bien travaillées par des collaboratrices et non par un robot.

M. AGNEL (SNPL), pour accéder à des données sur le trafic, informe de l'existence d'une application gratuite dénommée « Flight Radar 24 », qui renseigne sur le point de départ de l'avion, sa trajectoire, sa destination, sa vitesse, son immatriculation, son cap et son altitude.

M. REBY (Air France) indique :

- s'agissant de la mesure C07, que la compagnie aérienne Air France est également demanderesse de plus d'échanges au travers de forums pour avoir l'opportunité de communiquer sur les nombreuses actions qu'elle entreprend qui, pour certaines, s'inscrivent dans les différents objectifs proposés, ou ont déjà réalisées ou encore seront renforcées ;
- concernant les nouvelles générations d'avion, que l'Airbus 320 représente plus de 30% voire 35% d'effets sonores en moins.

M. FAVREL (CCNAAT), revenant sur les réponses aux plaintes, fait part de ses doutes quant à la rédaction de certaines d'entre elles à 8 h 30 le matin par des salariés.

S'agissant de la présentation qu'il s'apprête à exposer, il relate que tous les documents qui y figurent sont sourcés et qu'il y est notamment rappelé les faits suivants :

- le PEB et le PGS de Toulouse ont été réalisés avec une très forte majorité d'Embraer 145 ;
- la flotte de la plateforme ATB s'est depuis totalement transformée ;
- les A320, 737 et 737-800 qui la constituent aujourd'hui en majorité produisent des nuisances sonores supérieures de 5 dB selon un document de la DGAC ;
- les moyens courriers et les gros porteurs représentent une part importante du trafic, ce que la modélisation de l'époque n'avait pas prévu.

Il signale, ensuite, que

- sur le PEB, les prévisions 2030 pour les gros porteurs et moyen-courriers étaient prévues autour de 4 500 mouvements alors que dès 2018, il en était déjà comptabilisé 6 700, soit 49% de plus ;
- par rapport au PGS, l'estimation sur les mouvements commerciaux de trafic nocturne était prévue à 1764 mouvement pour un réel à compter de 2018 supérieur de 12%. De plus, ils ont eu à subir des avions beaucoup plus bruyants.

Une problématique, poursuit-il, qui devrait perdurer puisque la typologie des avions qui fréquente la plateforme de Toulouse le soir ne changera pas à court terme. Elle est composée essentiellement d'A320 et d'A321, voire des 737-800 de Ryanair qui sont parmi les avions les plus bruyants de la plateforme ATB.

Il considère, en effet, que les renvois partiels en contre QFU ou les stratégies de basculement d'une piste sur une autre et l'usage des seuils de piste, proposés dans ce projet de PPBE par la DSAC ne réussiront pas à compenser les nuisances occasionnées par ces avions beaucoup plus bruyants sur la période nocturne.

Raisons pour lesquelles les riverains demandent l'étude, par une expertise indépendante, des mesures allant jusqu'au couvre-feu. Le seul moyen d'aller vers une nouvelle paix civile autour de l'aéroport étant, selon lui, d'étudier justement une période de rupture complète et de repos.

Encore une fois, il souligne que les riverains se battent pour obtenir cette étude et non pour imposer cette solution et qu'à cette simple demande, à date, certes avec des mots choisis, ils s'entendent dire qu'elle n'a pas lieu d'être au regard de l'ensemble des mesures proposées.

Pour autant, il analyse que ces quelques mesures au regard des chiffres qu'il vient de rappeler ne pourront jamais permettre de réduire le bruit nocturne par rapport à 2010 conformément à l'engagement préfectoral pris alors.

M. DUBOIS (DSAC) fait remarquer qu'il partage le même constat sur les prévisions du PEB qui étaient basées sur une augmentation bien plus importante du nombre de vols avec des avions de taille plus réduite, puisque l'augmentation du nombre de mouvements fut moindre, mais les avions plus gros. Cela étant dit, il précise que c'est en tenant compte de ce constat qu'ils ont bâti les mesures.

M. FAVREL (CCNAAT) ajoute que :

- l'augmentation du nombre de vols de nuit s'est également traduite par un accroissement du nombre de populations impactées ;
- cet accroissement est aussi vrai pour le cœur de nuit même s'il est à regretter qu'aucun comptage n'était effectué pour corroborer ces faits ;
- ce projet de PPBE ne contient aucune action pour limiter les mouvements de nuit en valeur de 22 h à 6 h, hormis pour le cœur de nuit. Raison pour laquelle il émet de sérieux doutes sur la capacité des mesures envisagées à réduire l'impact des nuisances nocturnes.

M. DUBOIS (DSAC), concernant le décompte des populations exposées en nuit complète, assure que leur objectif est de le ramener en deçà de 8 480. Cela étant dit, il met en avant que, sur la courbe globale sur le long terme du PEB, l'augmentation du trafic, telle qu'elle a été en journée, ne remet pas mécaniquement en cause le PEB.

M. FAVREL (CCNAAT) en convient tout en rappelant que les modélisations sont éloignées en nombre de mouvements et en type d'avions et n'ont rien à voir avec la réalité du trafic aérien de l'aéroport, aujourd'hui.

M. DUBOIS (DSAC) propose deux mesures pour la nuit : une qui vise à respecter, pour la nuit complète, les prévisions de long terme des cartes de bruit stratégique de 2017 et une autre qui ambitionne, pour le cœur de nuit, de continuer à améliorer la situation en corrigeant ce qui a moins bien fonctionné et en préservant ce qui a bien réussi.

Plus particulièrement, s'agissant de la première mesure, il détaille qu'ils entendent s'assurer que dans le cadre de la reprise de l'activité aéroportuaire, la surface et le décompte des populations exposées au trafic en nuit complète soient maintenus au niveau prévu pour le long terme. Cet objectif très ambitieux, souligne-t-il, répond à une demande très forte de la part de l'ensemble des parties prenantes. Il revient à passer de 14 460 habitants – décompte de 2017 – à 8 480 soit une diminution de 42 %.

Pour ce faire, ont été pris en compte des mesures opérationnelles et le renouvellement progressif de la flotte concomitamment à l'augmentation du trafic à venir. Il n'a pas, par contre, été fait le choix de réaliser de modélisations sur des prévisions de trafic pour éviter toute suspicion ou méfiance, mais de se baser sur le trafic de l'année 2017, date à laquelle le problème s'est posé, et sur les mesures opérationnelles qui sont proposées.

Cette première mesure, poursuit-il, prend en compte le constat d'un transfert massif des flux du Nord vers le Sud entre 2010 et 2019, lié à la baisse du fret en provenance du Nord et du Nord-Est et à l'augmentation du trafic venant du Sud, auxquels peuvent s'ajouter des variations météorologiques avec un impact sur l'équilibre nord-sud. Sans revenir à la situation de 2010, la modélisation prévoit un transfert très modéré, qui permettrait de diminuer le décompte des populations exposées de - 15 %.

S'agissant de la deuxième mesure, il rapporte qu'il s'agit d'obtenir un meilleur équilibre entre la piste droite et gauche notamment en utilisant plutôt la piste parfois dénommée piste 2, ou piste Airbus, celle qui est la plus éloignée de l'aérogare, avec une diminution des populations exposées de 23 %.

Le gain total de ces deux mesures associées est estimé à 34% et non pas à 38 % (15 + 23%), car ces mesures ont un effet cumulatif sur la surface des courbes de bruit qui ne se traduit pas, de façon linéaire, sur le décompte des populations.

Il signale que pour atteindre les 42% évoqués précédemment, et par conséquent combler les 8% restants, ils disposent de plusieurs leviers. D'abord, ils mettront en œuvre le décollage au seuil de la piste 2, ce qui revient à éloigner le décollage de plus d'un kilomètre du centre-ville.

Ensuite, il met en avant le fait qu'un A320 classique a une empreinte sonore équivalente à deux A320neo, ce qui laisse présager au fil des années, pour les prochains PPBE et au fur et à mesure du renouvellement des flottes, des gains de 20%, 40%, voire 60%. Et d'ores et déjà pour 2025, date à laquelle le trafic aura renoué avec ses niveaux de 2019, il est attendu un taux de renouvellement à même de pouvoir contribuer très significativement à atteindre les 42 % cités précédemment ;

Il assure néanmoins que, si tel n'était pas le cas, l'aéroport envisage de prendre des mesures de programmation pour y remédier. Il relève, concernant la mesure sur l'établissement annuel de cartes de bruit, qu'elle est d'importance au regard du problème de confiance exprimé, et que cela permettra un suivi des mesures en toute transparence et leur correction si nécessaire.

Il mentionne, ensuite, toujours sur l'objectif cœur de nuit, les cartes de bruit publiées dans le cadre de l'observatoire du cœur de nuit qui se réunit deux fois par an. Elles sont au nombre de deux, une carte à 45 dB et une autre à 50 dB d'où il ressort, sur le cœur de nuit, que la surface de la carte 45 dB a diminué de 36,5% et celle de 50 dB de 41,5%. Ce qui atteste de l'impact des mesures prises sur le cœur de nuit, même si ces points positifs ont été en partie masqués par le transfert de flux du Nord vers le Sud.

En résumé sur ces mesures, il déclare qu'il faut continuer :

- à diminuer la surface impactée et veiller à ce que la courbe ne dérive pas vers Toulouse, comme elle l'a fait par le passé pendant dix ans ;
- poursuivre, conformément à l'engagement d'ATB et d'Airbus sur le cœur de nuit, l'analyse de chaque vol pour regarder comment améliorer la situation.

Derrière ces objectifs, conclut-il, il y a une crédibilité, des modélisations et des engagements auxquels on peut croire.

M. FAVREL (CCNAAT) fait observer que l'essentiel de ces mesures repose comme en 2010 sur des engagements volontaires que sont :

- un code de bonne conduite ;
- une restriction en EPNdB en cœur de nuit,
- l'engagement d'ATB de programmer moins en cœur de nuit et celui d'Airbus de ne pas voler toujours en cœur de nuit.

Un programme qui repose, selon lui, uniquement sur la bonne volonté de Messieurs Dubois (DSAC) et Crébassa (ATB) de mener à bien ces actions. Il n'a pas de doute sur cette volonté, mais cela pose la question de leur pérennité si l'un ou l'autre venait à quitter ses fonctions.

Il ajoute, également, que s'imaginer un renouvellement de flotte dans le contexte économique aéroportuaire actuel relève de la croyance et qu'il suffit pour s'en convaincre de regarder la programmation de mai 2022 qui comprend 19 mouvements en nuit sans aucun avion de type Neo. À cela s'ajoute que, même si le groupe acoustique 5 des avions a évolué, les nouvelles mesures envisagées n'empêcheront pas demain la programmation d'un A350 ou d'un A340 puisque ce groupe du fait de ces critères intègre ce type de d'appareil. Pour toutes ces raisons, il met en avant qu'au-delà de cette bonne volonté, les riverains demandent à ce que figurent des chiffres et des actes dans ces mesures et que dans l'approche équilibrée, soit étudié l'ensemble des possibilités y compris une restriction complète des vols en cœur de nuit.

M. DUBOIS (DSAC) objecte que certaines mesures n'ont jamais été proposées avant et que celles-ci sont aujourd'hui portées par l'ensemble des usagers de l'aéroport. Un engagement qui fait la différence et auquel on peut apporter du crédit.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) relate qu'en 2010, l'engagement avait été pris de supprimer en cœur de nuit les vols de passager, ceux de fret et aussi ceux d'essais, mais qu'entre temps, le vote de la municipalité de Toulouse a été retourné, la collectivité soudoyée et qu'en définitive, les vols passagers perdurent encore aujourd'hui.

Par conséquent, il milite également pour des engagements clairs sur l'arrêt des vols de fret, des engagements qui circonscrivent, dans le même temps, les dérogations à accorder aux vols sanitaires ou aux vols d'Airbus impérieux pour le bon fonctionnement de son activité. Il déplore cependant que l'État ne veuille pas s'engager dans cette voie

tout en prétendant protéger les riverains. Une position qui relève selon lui d'un enfumage.

M. OLAGNON (Préfecture) ne pense pas que des élus aient été soudoyés.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) précise qu'il entendait que ces derniers s'étaient laissés endormir, mais en aucun cas corrompre financièrement.

Mme SENSE (Région Occitanie) juge une telle accusation envers les élus sans fondement et choquante.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) la prie de ne pas voler systématiquement au secours de l'aéroport et signale, à toutes fins utiles, qu'ayant le courage de ces opinions, il a tenu ces propos en présence des dits élus.

M. CRÉBASSA (ATB), revenant sur le terme croyance, souligne qu'il lui apparaît inapproprié dès lors où ces mesures sont le résultat d'études et de simulations très concrètes menées par la DSAC. À l'inverse, il considère que M. Favrel (CCNAAT), en prétendant sans élément tangible et rationnel que ces mesures ne fonctionneront pas, inscrit son affirmation dans la croyance. Les objectifs, poursuit-il, sont ambitieux, la communauté aérienne s'y engage. Comptable devant la commission, elle s'appuie sur des mesures très spécifiques, étudiées, et d'autres complémentaires qui pourront être activées. Il demande, à ce titre, aux membres de la CCE d'avoir le courage de laisser la communauté aérienne réagir et s'engager sur ces objectifs.

M. FAVREL (CCNAAT) rétorque que la présentation qu'il a faite, chiffres à l'appui de l'échec de la période 2010-2018, voire 2019 ne relève pas de la croyance, mais d'une démonstration. Encore une fois, ce mot croyance, selon lui, prend tout son sens dès lors où les mesures envisagées comportent peu d'engagements chiffrés et reposent uniquement sur des personnes, M.DUBOIS (DSAC) et M. CREBASSA (ATB) qui pourraient être remplacés demain.

Il signale parallèlement que si les mesures SO1, SO3 n'étaient pas dans le PPBE précédent, celles-ci l'étaient dans celui de 2010 et qu'en l'espèce, Messieurs CREBASSA (ATB) et DUBOIS (DSAC), tous deux polytechniciens ENAC, proposent aux riverains de refaire le même pari et de croire en leurs bonnes paroles.

Des paroles, assure-t-il, que les riverains sont disposés à croire, si elles sont assorties de faits qui se traduisent notamment dans le cadre de l'étude d'impact par approche équilibrée, de la prise en compte d'une fermeture entre 23h30 et 6h telle que cela a été fait dans le PPBE de Nantes.

M. CRÉBASSA (ATB) déclare prendre très mal cette attaque personnelle qui laisse à entendre qu'avoir suivi une formation dans telle ou telle école pouvait être portée comme un signe sur la tête.

M. OLAGNON (Préfecture) souhaiterait également pour un débat apaisé que les participants n'aient pas recours à des attaques verbales.

M. BELAIR (SICOVAL) fait part de son désaccord quant à ces remarques sur les élus. Par contre, il dit s'associer à la demande d'arrêt de tous les vols commerciaux et de fret en cœur de nuit qui s'opèrent aujourd'hui au détriment des habitants avec des nuisances sonores qui vont bien au-delà des 50 dB annoncés, puisque mesurées jusqu'à 70 dB, selon lui, et sur une surface bien plus large que celle prise en compte.

De la même façon, il considère que M. Favrel (CCNAAT) n'est pas dans la croyance, mais dans le constat. Le constat de la nécessité d'une étude sur la possibilité d'arrêter les vols en cœur de nuit que les acteurs de l'aérien se refusent à accepter. Raison pour laquelle il votera contre ce projet de PPBE.

M. OLAGNON (Préfecture) en prend note et propose de traiter maintenant des mesures de type R.

3.3 Présentation de la mesure R (restriction) et échange sur l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

M. DUBOIS (DSAC) développe que :

- la mesure de type R vise à s'assurer que les mesures proposées pourront avoir l'effet escompté une fois mises en place finement ;
- celles-ci consistent également à continuer à étudier si besoin des mesures de restrictions nocturnes, mais sans aller jusqu'à annoncer l'étude d'un couvre-feu, aux impacts potentiellement négatifs et à ce stade, ni nécessaire et ni indispensable.

Par contre, il fait valoir que le prestataire aura toute latitude pour proposer des scénarios de restriction nocturne telle qu'une restriction en début de nuit pour les avions à partir de 13 EPNdB et 15 pour le cœur de nuit alors qu'aujourd'hui, celle-ci est de 10 EPNdb en début de nuit et de 13 en cœur de nuit.

Il lui sera également demandé de s'assurer que les mesures proposées dans le cadre des trois premiers piliers du PPBE et les combinaisons de mesures puissent permettre de répondre aux deux objectifs, dont il note qu'il s'agit de l'objectif du CCNAAT sur la nuit complète, et de l'objectif de l'Acnusa sur le cœur de nuit.

Dans le cadre du cahier des charges, le prestataire pourra à l'appui de son expertise pour se faire son opinion, réaliser toute modélisation qu'il juge utile, et aussi faire des propositions sachant que ce dernier aura au préalable mené des entretiens avec les parties prenantes pour prendre connaissance des positions des uns et des autres. Sur la base de ce matériel très riche, si ce dernier estime qu'il n'est pas en capacité d'atteindre l'objectif, il lui sera proposé d'autres pistes qui à ce stade ne sont pas jugées utiles.

M. Nicolas DUBOIS (DSAC), parallèlement, précise que :

- les conclusions du prestataire feront l'objet d'une restitution d'une part en CCE, d'autre part auprès de l'autorité compétente en la matière, la DTA (Sous-Direction Développement Durable de la Direction du Transport Aérien) ;
- cette dernière à l'aune de ces conclusions élaborera le projet d'arrêté de restriction qui permettra de prendre en compte les mesures de restrictions nouvelles par rapport à la situation actuelle ;
- l'ACNUSA sera aussi sollicitée, pour avis, comme d'ailleurs la Commission européenne. Raison pour laquelle des précautions méticuleuses en termes de méthode ont été prises pour s'assurer que la procédure et les exigences prescrites au niveau européen sont toutes suivies à la lettre.

M. OLAGNON (Préfecture) se propose de donner lecture d'un courrier adressé au préfet et rédigé conjointement par la CCI Occitanie, la CPME 31 et le MEDEF :

« Monsieur le préfet,

Nous souhaitons apporter notre contribution pour la concertation sur l'avenir de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, le plus grand aéroport d'Occitanie, mais surtout poumon économique d'envergure mondiale. Toulouse est devenue la capitale mondiale de l'aéronautique et du spatial et nous avons conscience de notre histoire industrielle qui nous permet aujourd'hui de prendre des décisions pour l'avenir du territoire et plus largement l'avenir de la région.

Nous sommes conscients des choix que nous devons impulser parce que d'autres, avant nous, ont su faire des choix courageux et porter, apprendre, transmettre des compétences et des savoir-faire. C'est toute une chaîne humaine qui nous permet d'intervenir dans une logique de co-construction sur l'impact de la zone aéroportuaire sur les territoires. Nous sommes dépositaires de cette histoire et responsables de l'avenir.

La crise du COVID a démontré qu'il n'y a pas de production industrielle stable, de zones aéroportuaires qui vivent et une économie d'Occitanie qui prospère si les avions ne volent pas. Nous devons faire des choix qui accompagnent nos salariés, nos entrepreneurs en particulier. Si nous voulons prévenir les chocs, il nous faut bâtir une stratégie sur le temps long. Les orientations, que nous devons prendre et assumer, vont entraîner des conséquences très concrètes sur la vie économique de notre territoire, la vie des citoyens. Il nous faut les prendre sans dogmatisme et à l'abri des débats uniquement politiques.

Monsieur le préfet, nous voyons bien que c'est le sens de la concertation que vous avez provoquée. Il nous faut là aussi construire une planification territoriale ambitieuse pour les intérêts de la zone aéroportuaire et pour se faire, écouter davantage le monde économique, nos syndicats patronaux, branches professionnelles et chambres consulaires.

Tout en continuant à produire les précieux efforts déjà déployés par les équipes d'ATB, par les compagnies aériennes, les entreprises logistiques et leurs clients, nous souhaitons vous alerter sur le nécessaire maintien d'horaires flexibles pour l'aéroport afin de préserver la performance de nos entreprises, la compétitivité sur le plan national et international, le développement de l'emploi, l'attractivité du territoire économique et touristique.

Nous souhaitons rappeler que le débat dépasse largement les frontières de notre ville, se confronte à la compétition mondiale qui peut être très dure. Mais avant tout, la zone aéroportuaire est un pont entre les femmes et les hommes du monde entier. L'histoire de notre ville le montre avec l'aérospatiale et maintenant avec le leader mondial de l'aéronautique.

Nous devons continuer à garantir le développement économique sans restrictions mortifères dans le respect de tous et à la hauteur des enjeux du développement durable qui s'imposent à tous. En ce sens, le lancement même d'une étude visant une fermeture nocturne ne nous paraît pas acceptable. Les enjeux climatiques et environnementaux sont le devoir même des entreprises, ils impactent très directement nos équipes et nos activités. Nos choix sont donc particulièrement éclairés et conscients et c'est par l'innovation, par la transformation de nos processus et de nos pratiques que nous y arriverons.

La décarbonation du secteur aérien est un formidable levier d'innovation, de création d'emplois et de motivation pour tous les acteurs. Produire en France les technologies d'évolution et de substitution des fossiles ou de réduction de l'empreinte sonore de nos avions fait partie aussi de cette stratégie volontariste de transition. C'est pourquoi nous défendons fermement les projets qui contribuent à cette décarbonation ayant déjà un impact positif sur la zone aéroportuaire.

Si nous limitons les activités aéroportuaires, c'est aussi tout notre modèle social qui sera remis en cause, modèle dont nous avons vu la pertinence durant cette crise. En limitant le développement économique, nous sommes curieux de voir comment nous allons mieux le protéger.

C'est aussi toute l'attractivité de Toulouse, des milliers d'emplois et toute la redistribution que ça engendre pour la ville, la cité qui seraient remis en cause.

Nous devons donc saisir la chance qui nous est offerte à travers cette concertation, l'honneur de tous ceux qui nous ont précédés, grâce à l'effort de l'ensemble des salariés des différentes branches, tous les acteurs qui ont bâti ce territoire et qui continuent à le développer. C'est pourquoi nous sommes convaincus que nous pourrons porter la zone aéroportuaire de demain dans une approche équilibrée des territoires.

Sachant pouvoir compter sur votre action, veuillez recevoir Monsieur le Préfet, l'assurance de nos respectueuses salutations. »

M. DRIJARD (UCQ) fait observer que M. Olagnon (Préfecture) aurait pu citer aussi d'autres courriers tels que celui du collectif « Pensons l'Aéronautique pour Demain » qui inscrit sa réflexion dans une optique de croissance durable avec des salariés de l'industrie aéronautique et non dans l'objectif de casser la filière comme le sous-entend le courrier qui vient d'être lu.

Cela étant dit, concernant les mesures visant à revenir au niveau de bruit de 2010, il analyse que le discours « *Faites confiance aux acteurs de l'aéronautique qui cette fois sont décidés à mettre tout en œuvre pour que les mesures aient les effets escomptés et ne vous inquiétez pas si le prestataire constate que celles-ci s'avèrent insuffisantes, ce dernier pour en étudier d'autres et nous en discuterons* » ne peut pas se substituer à la nécessité d'inclure l'étude d'un couvre-feu et cela pour deux raisons, la première étant que les mesures proposées l'ont déjà été sans succès, la seconde étant que cette étude peut s'appuyer sur l'expérience de Nantes notamment.

Il relève, cependant, que dans les textes, la DGAC et la DSAC décideront seules du lancement ou non de cette étude et de son contenu, ce qui, dans ce dernier cas, l'amènerait à voter contre ce projet de PPBE.

M. DUBOIS (DSAC) objecte que les mesures modélisées et chiffrées qu'il a présentées précédemment, sont nouvelles et qu'elles n'ont jamais été mises en œuvre.

M. DRIJARD (UCQ) rétorque d'une part qu'il vient d'être démontré qu'Airbus prévoit d'augmenter ses vols la nuit et d'autre part que l'étude de l'option « suspension des vols commerciaux et de fret » mentionnée dans une des diapositives est à comparer à l'étude d'un couvre-feu et que celle-ci pourrait être d'ores et déjà actée.

M. DUBOIS (DSAC) fait valoir que le CCNAAT et la DSAC partagent le même objectif sur la nuit complète, mais que leur point de vue diverge quant aux moyens pour y arriver.

Le CCNAAT considère que sans le couvre-feu, l'objectif ne sera jamais atteint et que c'est à tout le moins sans conséquence d'en faire l'étude. La DSAC estime, quant-à elle, que cet objectif peut être atteint sans couvre-feu et qu'annoncer l'étude d'un couvre-feu aura des impacts.

Raison pour laquelle, à ce stade, il propose de ne pas inclure cette étude dans les mesures de restriction.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), revenant sur la lecture du courrier par M. le Préfet, déclare être absolument furieuse de se voir infliger les propos du MEDEF, une organisation qui n'est même pas membre de la CCE alors qu'à contrario, les associations de riverains doivent faire des pieds et des mains pour obtenir l'autorisation de présenter trois diapositives.

Cela relève de la manipulation, selon elle, et elle se propose également de donner lecture d'une déclaration au nom des associations :

« À destination des élus :

Comme nous l'avons dénoncé, les mesures proposées ne permettent pas d'assurer une réduction du bruit nocturne, tout le monde vous le dit. Nous savons que le gestionnaire de l'aéroport milite activement contre l'étude du couvre-feu avec des arguments souvent crédibles, sans doute crédibles.

Ce que nous affirmons, c'est que nous avons le droit de connaître ces motifs et leurs valeurs et ceci s'appelle l'approche équilibrée, inclure la demande d'étude du PPBE et dont, dans l'approche équilibrée, c'est la base pour préparer l'avenir de notre aéroport dans son environnement urbain.

À l'attention des représentants syndicaux :

Nous avons montré que le projet de PPBE, qui prétend être le résultat d'une concertation, doit certainement vous rappeler certaines expériences. Nous vous prions de ne pas faire aux associations, membres de la CCE, ce que vous ne souhaiteriez pas que l'on vous fasse. Nous vous demandons de ne pas apporter votre soutien à cette manipulation.

Pour les professionnels de l'aéronautique :

Le pack essentiel des mesures passe par la bonne volonté. Nous avons déjà vécu cela avec le Code de bonne conduite. Résultat, ceux qui acceptent et mettent leurs procédures en phase avec les meilleures conditions environnementales sont finalement les perdants – je ne cite personne – par rapport à ceux qui ne respectent rien. Nous ne citerons pas les compagnies ici.

Pour Airbus :

Nous regrettons qu'Airbus persiste à ignorer les riverains de l'aéroport, c'est dommage pour l'image de l'entreprise d'aujourd'hui et de demain.

Pour les associations, un seul mot, restons uni. »

M. OLAGNON (Préfecture) tient à souligner, qu'à travers cette lecture, il n'a cherché qu'à donner de l'information, ce qui n'est pas à son sens, chercher à manipuler.

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) s'inscrit en faux et considère que ce courrier n'est rien d'autre qu'un plaidoyer prônant le statu quo et que M. OLAGNON (Préfecture) en lieu et place aurait pu tout aussi bien mentionner la dernière enquête épidémiologique DEBATS.

M. BELAIR (SICOVAL) constate que ce courrier du MEDEF n'a pas d'autre vocation que de faire pleurer dans les chaumières et qu'il ne comporte aucun élément sur le fait d'arrêter les vols commerciaux de nuit à propos desquels il déclare qu'ils ne sont pas essentiels comme peuvent l'être certains vols d'Airbus ou de sécurité auxquels il ne s'oppose pas.

Cela étant dit, il propose qu'un couvre-feu soit instauré dans le prochain PPBE si les mesures envisagées dans celui-ci ne donnent pas les résultats escomptés dans les deux années à venir.

M. FAVREL (CCNAAT) met en exergue que :

- les trois mesures 03, 04, 05 ne sont que des transferts de bruit d'une zone sur une autre qui plus est, dépendent du vent ;
- la DSAC n'a pas fourni les éléments sur lesquels elle a basé ses modélisations pour permettre aux associations de les apprécier ;
- les S02, S03 sont similaires aux précédentes, sans contraintes pour être imposées.

Il est planifié d'ores et déjà, dans la nuit des 13 et 14 mai prochains, 19 vols auxquels viendront s'ajouter probablement les vols décalés et ceux d'Airbus, ce qui atteste que le nombre de vols n'est pas maîtrisé.

S'agissant de la proposition évoquée par M. BELAIR (SICOVAL), il signale que sa limite réside dans un trafic qui peut ne pas repartir dans les deux ans à venir auquel cas les mesures pourraient fonctionner, alors qu'au-delà, à la reprise de l'activité, ATB aura intérêt à planifier pour des raisons économiques un maximum de vols entre 22h et minuit, comme il en a parfaitement le droit avec pour corollaire une augmentation des populations impactées par les nuisances sonores.

Parallèlement, il rappelle que l'OMS a baissé de 50 dB à 40 dB son objectif de limitation du bruit nocturne alors qu'à ce stade, l'ambition de ce projet PPBE est de réduire de 14 000 personnes à 8 000, celles qui subissent déjà 50 dB.

Le monde de l'aérien, poursuit-il, conscient de qu'il fait subir aux populations devrait accepter de transiger sur le 23h30-6h, une période qui est, selon les associations, la moins douloureuse pour l'ensemble de l'économie toulousaine, mais qui pour autant, suscite une telle levée de boucliers et une telle union contre la demande d'étude que cela, déclare-t-il, les laisse pantois.

M. DUBOIS (DSAC) assure, en premier lieu et une encore une fois que les mesures nouvelles ont été vérifiées et que celles-ci auront l'effet escompté.

En second lieu, il met en avant le fait que les transferts évoqués par M. FAVREL (CCNAAT) visent à revenir, dans une faible mesure, sur un transfert massif qui a eu lieu ces 10 dernières années, et qui est à l'origine de la gêne sonore et de l'agacement voire de la colère qui se sont exprimés ;

En dernier lieu, M. Dubois s'inscrit en faux contre l'affirmation que l'étude d'un couvre-feu ne coûte rien, arguant que les acteurs de l'aérien ont un autre point de vue sur la question.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) fait valoir, dans le prolongement des propos de Mme Beer-Demander (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes), que les associations auraient dû avoir communication du texte adressé à la préfecture dont le seul objectif est de faire pression et d'alarmer sur les possibles conséquences économiques de cette étude.

À ce propos, il souligne que les plus riches selon la presse ont accumulé des milliards pendant la pandémie pendant que les autres se serraient la ceinture et que l'on continue dans le même temps à nier les problèmes de climat et de santé, pendant que seuls ceux de l'économie ont de l'importance.

Parallèlement, il relève que :

- rien aujourd'hui n'a été fait pour démontrer qu'un couvre-feu sur le cœur de nuit impacterait de quelque façon que ce soit l'économie de l'aéroport et qu'en lieu et place, il leur a été servi des poncifs ;
- ils n'ont pas de leçons de morale à recevoir de la part du MEDEF et de leurs comparses tels Volotea, dont la Dépêche, cette semaine s'est fait écho du traitement qu'elle inflige à son personnel sous-traitant chargé du déchargement des avions.

À cela, note-t-il, s'ajoute que l'État est sorti de sa neutralité et a volé au secours du patronat et de leurs profits au détriment des riverains et par la même, en supprimant l'équilibre qu'il se doit de représenter, l'État confirme le peu d'intérêt qu'il porte aux riverains.

Comme d'autres représentants d'association avant lui, il insiste pour que soit étudié la possibilité d'un couvre-feu en cœur de nuit qui sans conséquence sur l'économie de l'aéroport, permettra aux riverains de dormir.

M. CRÉBASSA (ATB) réagissant à ces derniers propos, garantit au contraire que l'étude d'un couvre-feu aura des conséquences très fortes sur l'activité aérienne de la plateforme, mais aussi sur le tissu économique parce qu'à partir du moment où celle-ci serait annoncée, les acteurs économiques prendront leur décision en anticipation du risque.

Il rapporte, à ce titre, que les entreprises de logistique et de fret ont déclaré qu'elles s'implanteraient ailleurs ou mettraient leur fret sur leurs camions à l'annonce d'une telle étude.

Pour toutes ces raisons, il encourage :

- d'une part M. Gutierrez (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) à laisser l'étude d'impact de l'approche équilibrée faire son travail et trouver le bon point d'équilibre entre l'économie, le social et l'environnement ;
- d'autre part, s'agissant de l'article de la Dépêche à ne pas présumer des agissements d'un opérateur aérien tant que la justice ne sera pas prononcée, et ainsi ne pas essayer de manipuler les membres de la CCE.

M. GUTIERREZ (Maison de Quartier de Bagatelle / Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue) objecte qu'il ne croit pas aux patrons vertueux.

M. FAVREL (CCNAAT) :

- fait observer que les propos de M. DUBOIS (DSAC) laissent à entendre que le bruit a baissé à certains endroits sur Toulouse et qu'en fait, il suffirait de le re-répartir ;

- rappelle qu'à contrario les données Sentinelle, dans l'approbation du PEB 2007 mises en place pour surveiller l'avancement du bruit, n'ont enregistré aucune diminution sur la période. Ainsi au nord, celles-ci ont été relativement stables en partie grâce à un déplacement de trajectoires alors qu'au sud, elles ont fortement augmenté ;

- signale, à ce sujet, que déclarer que la re-répartition du bruit ne posera pas de problème revient à remettre en cause le système Sentinelle à propos duquel ils n'ont toujours pas obtenu l'expertise demandée sur les capteurs Sud de ce système.

S'agissant des impacts économiques, il souligne que si l'étude d'un couvre-feu peut générer des conséquences, de nombreuses plateformes aéroportuaires en France et en Europe en ont mis un en place et que celles-ci aujourd'hui, l'assument.

À Toulouse, note-t-il, depuis le PEB de 2007, du fait de la pression sur l'urbanisme, de nombreuses constructions ont surgi de terre dans les zones D du PEB, par exemple la Cartoucherie. 100 000 personnes a minima sont touchées de près ou de loin par le bruit de l'aéroport et à 6 h du matin, en dehors des limites du PGS, nombreuses sont celles qui subissent les 72 dB d'un décollage.

Sur la base de ce constat, il considère que si les acteurs aéroportuaires n'envisagent pas de gaieté de cœur l'étude d'un couvre-feu, ils ne peuvent pas néanmoins s'abstenir de faire les études nécessaires sur son impact réel sur l'économie et sur l'emploi. Il précise que selon les critères de l'ACI, le syndicat des aéroports européens, l'étude d'impact par l'approche équilibrée doit prendre en compte les emplois à quatre niveaux directs, indirects, induits et catalytiques.

Encore une fois, il avance que demander, à la suite de cette étude, éléments à l'appui, à ATB et à la DSAC en cette période post-Covid, de ne pas planifier de vol en cœur de nuit est extrêmement raisonnable et que cela inscrit cette démarche sur le moyen terme.

A contrario, en cas de refus, et avec les conséquences à venir du CO₂, il met en garde sur la constitution à Toulouse d'une collectivité d'ingénieurs, au fait de l'aéronautique, mais contre le secteur aéronautique dont le coût pour la ville sera bien plus important que l'étude du couvre-feu.

M. SCHULZ (FNAM) à l'écoute des différentes interventions, considère que celles-ci, au-delà de la réduction des nuisances sonores, visent à s'opposer tout simplement au transport aérien et que cela ne fait pas de ces échanges, un débat constructif dès lors où, à tous les leviers envisagés pour atteindre les objectifs de réduction des nuisances sonores, il est opposé la réduction du nombre d'avions.

Cela étant dit, il déclare que la FNAM dont il est représentant s'inscrit dans le discours de la DSAC sur l'étude du couvre-feu qu'elle juge à ce stade inutile et néfaste du point de vue des répercussions économiques.

Il souligne parallèlement que les compagnies aériennes ont déjà beaucoup fait en termes de procédures pour améliorer la situation et que le renouvellement des flottes ne

relève pas de la croyance. Le carnet de commandes ayant été signé, ces avions seront bel et bien présents.

Reconnaissant que la situation n'est pas encore parfaite pour les populations, il encourage néanmoins les associations de riverains à faire confiance aux acteurs de l'aéronautique et à éviter toutes les mesures de restriction qui auront des conséquences économiques certaines.

M. MARTIN (Comité de quartier des Sept Deniers) fait valoir que les impacts du bruit du transport aérien sur la santé des citoyens ne sont pas suffisamment pris en compte dans ces débats surtout à l'aune des résultats de l'étude produite l'année dernière par le Comité National du Bruit et par l'ADEME d'où il ressort que les conséquences sanitaires sont extrêmement importantes tout comme le sont les coûts financiers impressionnants y afférents.

Partant de ce constat, il analyse que le lancement de cette étude sur le couvre-feu éclairerait davantage les membres de CCE et que cela apporterait une certaine sérénité dans l'appréciation que chacun porte sur l'aéroport de Toulouse.

Mme CABANES (Toulouse Métropole) considère que ce qui semble être recherché depuis des années dans le cadre de cette CCE, c'est de limiter les conséquences sans se concentrer sur les causes qui sont qu'un avion qui survole la ville en plein cœur de nuit aura toujours des impacts nocifs sur la santé humaine et cela, quelles que soient les mesures mises en œuvre.

Elle rappelle à ce sujet que le coût financier des impacts sanitaires et sociaux des vols la nuit n'est pas supporté par les acteurs qui les génèrent, mais par l'État, par la collectivité, et par la Sécurité Sociale à laquelle chacun contribue et que si ces coûts étaient évalués financièrement, puis répercutés sur les coûts des compagnies aériennes et de l'aéroport, les vols de nuit ne se feraient pas.

Elle souligne parallèlement la nécessité de s'attacher à réduire les pollutions sonores et atmosphériques sur l'aire toulousaine :

- d'une part pour répondre aux préoccupations fortes des populations qui plus encore qu'en 2010, l'année de référence citée à de multiples reprises dans ces débats, ne peuvent plus supporter d'être réveillées la nuit par le bruit ;
- d'autre part pour prendre en compte, comme le rappelle le dernier rapport du GIEC, les conséquences de ces pollutions dont les effets pourraient être aussi dévastateurs et aussi surprenants que la crise sanitaire a pu l'être pour le secteur aérien notamment.

Elle pense qu'aujourd'hui, dans l'histoire de l'aéronautique de la ville de Toulouse, les industriels et l'exploitant ont tout intérêt à établir une relation de confiance entre eux et l'ensemble de la population des territoires concernés et, dans cet esprit, à engager un travail sur une étude de couvre-feu pour trouver des solutions, comme l'ont fait d'autres aéroports en France et en Europe.

M. KLOTZ (Conseil départemental) donne lecture d'une déclaration du conseil départemental.

« Un projet de PPBE est soumis au vote de notre CCE aujourd'hui. Ce vote s'inscrit dans un contexte de travail partagé pour l'élaboration de ce document, mais également dans un historique de défiance entre plusieurs parties prenantes de cette même CCE alors même que de nombreuses mesures, décrites dans le PPBE, reposent sur un engagement non contraignant de certaines parties et alors que les objectifs du précédent PPBE n'ont pas été atteints.

Nous notons des points positifs dans ce projet par exemple :

- L'étude du décollage depuis le seuil de piste sur la nuit complète, de 22h à 6h ;*
- La réalisation annuelle des cartes de bruit qui permettront un suivi plus fréquent de la mise en œuvre des mesures du PPBE et du trafic réel ;*
- La prise en compte de la refonte de la classification des groupes acoustiques ;*
- La volonté de négocier avec chaque compagnie de transport de passagers pour limiter et réduire si possible la programmation des décollages en cœur de nuit, etc.*

À l'inverse, concernant l'étude d'impact de l'approche équilibrée, nous relevons qu'il est indiqué qu'elle sera lancée en fin d'année 2022, mais ne fait pas mention explicite de l'étude du scénario du couvre-feu pourtant demandé par une majorité des membres de la CCE ainsi que par le président du Conseil départemental et sa majorité.

Comme prévu dans le PPBE, un point d'étape intermédiaire devra être inscrit, à l'ordre du jour d'une CCE, chaque année permettant de présenter l'avancée des actions et leurs effets sur les nuisances sonores avant d'entamer la préparation du PPBE pour la période suivante, 2024-2029, pour lequel nous formulons la demande que la procédure d'élaboration soit engagée de telle sorte à envisager une adoption dès 2024.

En conséquence, nous voterons pour ce projet de PPBE tout en indiquant notre vigilance quant au respect des engagements non contraignants qu'il contient et à l'étude de tous les scénarii dans le cadre de l'approche équilibrée donc y compris le couvre-feu.

Ces deux derniers points constituent selon nous des conditions indispensables à la restauration de la confiance entre les différentes parties prenantes de la CCE et surtout à l'atteinte des objectifs fixés pour ce PPBE pour les habitantes et les habitants de nos communes. »

M. BOUREAU (Conseil départemental) ajoute qu'il attend que :

- les mesures proposées par le PPBE apportent des améliorations sensibles ;*
- l'approche équilibrée permette l'étude dans leur globalité de l'ensemble des impacts sanitaires, sociaux, et économiques ;*
- toute nouvelle restriction, quelle qu'elle soit, doit pouvoir inclure des restrictions éventuelles pendant la période de nuit.*

Construire ensemble une approche équilibrée digne de ce nom est la condition sine qua non, selon lui, pour rétablir la confiance et ainsi engager chacun à agir à son niveau pour peser sur les prochaines évolutions de nature à la fois à améliorer la qualité de vie des riverains, mais aussi pour permettre le développement social, économique et environnemental de tout ce territoire autour de l'aéroport.

M. NASRI (Airlines Operations Comittee), en tant que représentant des différentes compagnies aériennes, fait valoir au regard des différentes remarques entendues au cours de ces échanges, qu'il faudrait respecter le lourd travail et le lourd investissement engagés par les compagnies aériennes pour réduire les nuisances sonores et qu'il faut également prendre pour un fait avéré que le renouvellement des flottes est en cours.

Il fait aussi part :

- de l'important travail réalisé par lui comme d'autres avec les aéroports et la DGAC sur la ponctualité pour éviter de faire rentrer les avions un peu trop tard ;
- des nombreuses procédures mises en place pour réduire les nuisances sonores sur les aéroports ;
- du nombre d'emplois que représente le secteur aérien à Toulouse, mais aussi dans d'autres villes en France.

Parallèlement, il déclare comprendre ce combat important qui nécessite que les compagnies aériennes, l'aéroport et les associations de riverains travaillent ensemble pour trouver des solutions même si cela peut prendre du temps au regard de la complexité de la situation. Une situation qui, souligne-t-il, s'améliorera avec ce projet de PPBE si les membres de cette CCE en sont d'accord.

M. REBY (Air France) revient sur l'absence de contraintes mentionnée à plusieurs reprises et relève que, bien au contraire, les mesures proposées sont contraignantes et que les compagnies aériennes se sont engagées à les appliquer en accord avec les parties prenantes conscientes de la nécessité de travailler ensemble sur ces sujets.

Les compagnies, poursuit-il, sont tout à fait respectables, il faut leur accorder crédit. Air France, notamment, a déjà signé une commande d'avions dont les nuisances sonores sont inférieures de 30%. Par ailleurs, il signale que l'étude d'un couvre-feu aurait des conséquences sur la stratégie de sa compagnie qui, au regard de son organisation, n'attendra pas les conclusions pour réagir.

Mme SENSE (Conseil régional Occitanie) au nom du conseil régional :

- indique qu'ils sont favorables à ce projet PPBE compte tenu des mesures proposées dans les trois premiers piliers et des perspectives qui émergeront de l'étude d'impact par approche équilibrée ;
- préconise de faire confiance aux engagements des différents acteurs tout en sachant que certaines des actions à venir s'inscrivent dans un temps long ;
- partage l'analyse selon laquelle l'évocation de l'étude d'un couvre-feu aurait des conséquences dans les milieux économiques.

Compte tenu de tous ces éléments, poursuit-elle, et rappelant également que les élus interpellés à plusieurs reprises ne sont pas dupes de différentes manipulations, ils voteront favorablement à ce PPBE.

M. SENTOUS (Toulouse Métropole) déclare également au nom de la collectivité qu'il représente qu'ils voteront pour ce projet de PPBE en précisant cependant qu'il milite pour la disparition, à terme, des vols commerciaux passagers entre minuit et 6h du matin.

Il fait valoir que cette amélioration devra passer par la restriction de ces vols qui, à la suite d'un accord entre les différentes parties prenantes, pourrait s'opérer au travers de diverses contraintes notamment commerciales à destination des compagnies de transport de passagers qui continueraient à programmer des vols en cœur de nuit.

M. CARRIÈRE (Airbus SAS) au nom de son entreprise donne lecture d'un communiqué :

« Monsieur le Secrétaire général, Monsieur le Président du directoire ATB, Monsieur le Directeur de la DSAC-SUD, Mesdames et Messieurs les représentants des collectivités locales, du personnel et des usagers de l'aérodrome, Mesdames et Messieurs les représentants des associations.

Le rôle essentiel de l'aviation est d'assurer le lien entre les peuples, car c'est le moteur du développement et de la cohésion socio-économiques. Depuis quelques années, Airbus s'est pleinement engagée dans cette mission. Nous continuons ainsi à mettre en œuvre notre raison d'être, être le pionnier d'une aéronautique durable pour un monde plus sûr et plus uni.

Nous sommes convaincus que la transformation de notre société au travers d'une croissance plus raisonnable et plus durable passe par des innovations technologiques. C'est ainsi que nos avions de dernière génération ont une empreinte sonore de 75% inférieure à celle des premiers turbos réacteurs.

Cette ambition de développement durable, de neutralité carbone à l'horizon 2050 passe notamment par des ruptures technologiques et par l'accélération du renouvellement de la flotte mondiale. Aujourd'hui, les avions de dernière génération ne représentent que 13% de la flotte. À la demande des compagnies aériennes, Airbus accélère ses livraisons et participe ainsi à ce renouvellement.

Il s'agit donc aujourd'hui de concilier l'ambition sociétale du développement durable avec les contraintes de notre territoire.

Pour Airbus, la notion de couvre-feu entre minuit et 6h n'est pas appropriée compte tenu de nos ambitions et des enjeux sociétaux. Nous avons besoin de cette flexibilité opérationnelle par exemple lors de vols de livraisons spécifiques pour un client, certains retours tardifs d'un vol d'essai. Cette flexibilité - avantage compétitif pour Airbus et Toulouse – est incompatible avec un couvre-feu. Nous nous sommes engagés depuis

des années à limiter au maximum les opérations en cœur de nuit et nous poursuivons cet engagement.

La tranche horaire 22h-minuit est pleinement intégrée à notre système industriel. Dès 2022, l'ensemble des liaisons de notre filiale ATI – Airbus Transport International – se fera avec des Belugas XL de dernière génération avec une capacité d'emport supérieure. Nous en avons besoin pour l'acheminement de nos éléments d'avion à assembler à Toulouse (sections, ailes, dérives) notamment lors de vols triangulaires entre nos sites européens avec un départ et retour sur Toulouse dans la même journée. Restreindre cette tranche mettrait à mal l'ensemble de nos chaînes d'assemblage européennes. Cela aurait un impact direct sur notre montée en cadence et nos livraisons.

Conscients que le développement durable et la préservation de notre souveraineté industrielle ne peuvent se faire sans la cohésion de nos territoires, nous devons ensemble trouver les dispositions adéquates pour garantir la singularité en Europe de notre zone aéroportuaire.

Les mesures du prochain PPBE telles que :

- Le décollage en seuil de piste ;*
- La préférence de certaines QFU ;*
- Sens et choix de la piste ;*

Doivent aussi être pragmatiques, quantifiables et doivent permettre l'engagement de l'ensemble des acteurs vers un horizon plus apaisé.

À partir de septembre, le lancement de l'étude d'impact d'approche équilibrée permettra d'avoir une approche structurée basée sur les quatre piliers :

- La réduction du bruit à la source ;*
- La planification et la gestion de l'utilisation des terrains environnants l'aéroport ;*
- Une exploitation des vols à moindre bruit.*

En dernier recours, les restrictions d'exploitation en cœur de nuit pourraient être adoptées avec le quatrième pilier sous la condition que l'ensemble des actions menées selon les trois piliers précédents n'aient atteints leur objectif.

Au-delà des Commissions Consultatives de l'Environnement, nous nous réjouissons finalement que les ateliers du territoire aient été lancés en janvier. Ils permettront sans aucun doute de dessiner ensemble une feuille de route cohérente pour tous liée à l'aménagement de la zone aéroportuaire ATB. »

Mme LAMPIN (Muretain AGGLO) s'agissant du couvre-feu, met en avant qu'il ne s'agit pas d'interdire à des opérateurs vertueux tels Airbus, qui est une locomotive économique de la région, de travailler, mais qu'il y a lieu de s'interroger sur les compagnies Ryanair, Volotea, ou DHL qui sont peu soucieuses de la situation et qui

justement posent problème. Raison pour laquelle la collectivité Muretain AGGLO votera contre ce PPBE et milite également pour une étude du couvre-feu.

Mme CAMPOY (Association de sauvegarde des intérêts du Saint Martin du Touch) indique au préalable être la seule à avoir participé à l'étude DEBATS sur la nuisance sonore, ce qui lui fait dire qu'elle a une bonne maîtrise du sujet, au même titre qu'elle était la seule à être restée lors de la CCE de 2019 durant laquelle elle avait déjà demandé ce que soit pris en compte la période horaire 23 h – 6 h du matin.

Cela étant dit, après avoir félicité Mesdames Cabanes et Sense et Messieurs Klotz, Boureau, et Belair pour leurs interventions, elle déclare s'abstenir pour le vote de ce projet de PPBE.

3.4 Recueil de l'avis de la commission sur le PPBE présenté

M. OLAGNON (Préfecture) se propose de passer au vote et donne pour ce faire à chacun l'occasion d'exprimer officiellement sa position. Suite à cela, il annonce voter pour ce projet de PPBE.

(voir liste des votants en annexe).

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) lui fait remarquer que, selon les textes, la préfecture ne peut voter en CCE que s'il y a partage de voix.

M. OLAGNON (Préfecture) en réponse donne lecture du règlement intérieur de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac qui en la matière stipule : « *Les avis sont adoptés à la majorité relative des voix des membres présents ou représentés sur appel nominatif des votants. En cas de partage égal des voix, la voix du président est prépondérante.* »

Mme BEER-DEMANDER (Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes) relève, encore une fois, que la voix du président n'est prépondérante qu'en cas de partage des voix, conformément à la loi et telle qu'elle est appliquée en tant que telle par l'aéroport de Roissy Charles de Gaulles.

M. FAVREL (CCNAAT) partage l'analyse et souligne que la CCE est composée de trois collèges de 14 membres auxquels s'ajoute la voix de partage du président.

M. OLAGNON (Préfecture) s'inscrit en faux contre cette affirmation arguant que sa voix prépondérante n'est possible qu'à la condition qu'il vote.

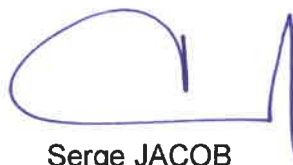
M. DUBOIS (DSAC) annonce le résultat du vote à savoir que sur les 42 membres des trois collèges et compte tenu des absents et des pouvoirs, ont été comptabilisées 18 voix pour le projet de PPBE, 17 voix contre le projet de PPBE et quatre abstentions.

Le projet de PPBE a donc reçu un avis positif de la CCE.

M. OLAGNON (Préfecture) confirme que cette séance de la CCE fera l'objet comme toujours d'un compte rendu. Puis, il remercie l'ensemble des membres présents pour leur participation.

Suite à cela, M. Denis OLAGNON (Préfecture) lève la séance à 19 h 30

Le secrétaire général

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a vertical line and a small flourish.

Serge JACOB

**COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L' AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC DU 1^{er} MARS 2022**

**LISTE DES PARTICIPANTS ET
EXPRESSION DES VOTES SUR LE PROJET
DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
ETABLI POUR LA PERIODE 2018-2023-**

I Au titre des professions aéronautiques

I.1 Représentants des personnels exerçant leur activité sur l'aérodrome

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Syndicat Force Ouvrière		
- M. Yohann HIRAUT (Titulaire)* *Suppléant non désigné	Absent	
Union syndicale de l'aviation civile (USAC) C.G.T.		
- M. Philippe CALAC (Titulaire) - Mme Marion LEFEBVRE (Suppléante)	Présent Absente	Défavorable
Confédération française de l'encadrement (CFE) C.G.C.		
- M. Christophe BERTHIAU (Titulaire) - M. Jean-Paul BERNES (Suppléant)	Présent Présent	Abstention
Syndicat C.F.D.T.		
- Mme Yaël VAS (Titulaire)* *Suppléant non désigné	Absente	
Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA)		
- M. Aurélien GIACOMETTI (Titulaire) - Mme Aurélie DELOEIL (Suppléante)	Absent Présente	Favorable
Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) France ALPA		
- M. Jérôme AGNEL (Titulaire) - M. Julian MALACAN (Suppléant)	Présent Présent	Favorable

I.2 Représentants des usagers de l'aérodrome

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Airlines Opérations Committee		
- M. Azedine NASSERI (Titulaire) - Mme Caroline GIL (Suppléante)	Présente Absente	Favorable
Airbus SAS		
- M. Sébastien GAILLOT (Titulaire) - M. Bruno CARRIERE (Suppléant)	Absent Présent	Favorable

Air France		
- M. Patrick REBY (Titulaire)	Présent	Favorable
- Mme Valérie RITTAUD (Suppléante)	Absente	
Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM)		
- Mme Anaïs BENSAT (Titulaire)	Absente	
- M. Romain SCHULZ (Suppléant)	Présent	Favorable
Syndicat des Compagnies aériennes autonomes		
- M. Georges LACHENAUD (Titulaire)	Absent (mandat Guittet)	Favorable
- M. Jean-Pierre BES (Suppléant)	Absent	
ASL Airlines France / Fedex		
- M. Philippe GUITTET (Titulaire)	Présent	Favorable
- M. Tanguy MARZIOU (Suppléant)	Absent	

I.3 Représentants de l'exploitant de l'aérodrome

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Société Aéroport Toulouse-Blagnac		
- M. Philippe CREBASSA (Titulaire)	Présent	Favorable
- Mme Christine COURADE (Titulaire)	Présente	Favorable
- M. Alain de la MESLIERE (Suppléant)	Absent	
- M. Pierre-Jean CAROL (Suppléant)	Absent	

II. Au titre des représentants des collectivités locales

II.1 Représentants des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores et des communes concernés par le bruit de l'aérodrome

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Toulouse Métropole		
- Mme Patricia BEZ (Titulaire)	Absente (mandat Sentous)	Favorable
- M. Thierry SENTOUS (Titulaire)	Présente	Favorable
- Mme Hélène CABANES (Titulaire)	Présente	Défavorable
- M. Frédéric LEMAGNER (Titulaire)	Présent	Favorable
- Mme Véronique BARRAQUE ONNO (Titulaire)	Présente	Favorable
- M. Jean-Baptiste de SCORRAILLE (Suppléant)	Absent	
- Mme Fella ALLAL (Suppléante)	Absente	
- M. Clément RIQUET (Suppléant)	Absent	
- Mme Françoise AMPOULANGE (Suppléante)	Présente	
- M. François CHOLLET (Suppléant)	Absent	
Communauté d'Agglomération du Sud-Est toulousain (SICOVAL)		
- M. Christophe LUBAC (Titulaire)	Absent	
- M. Gérard ROBERT (Titulaire)	Absent (mandat Belair)	Défavorable
- M. Didier BELAIR (Titulaire)	Présent	Défavorable
- Mme Véronique HAITCE (Suppléante)	Absente	
- M. René-Marc WILLEMOT (Suppléant)	Absent	
- M. Thierry OUPLOMB (Suppléant)	Absent	
Muretain Agglo		
- M. David-Olivier CARLIER (Titulaire)	Absent	
- Mme Amandine LAMPIN (Suppléante)	Présente	Défavorable

Communes n'appartenant pas à un EPCI compétent (Daux et Merville)		
- Mme Chantal AYGAT (Titulaire) - M. Patrice LAGORCE (Suppléant)	Présente Présent	Abstention

II.2 Représentants du conseil régional

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Conseil régional Occitanie		
- M. Marc SZTULMAN (Titulaire) - Mme Stéphanie SENSE (Titulaire) - M. Philippe BRIANCON (Suppléant) - M. Christophe DELAHAYE (Suppléant)	Absent (mandat Sense) Présente Absent Absent	Favorable Favorable

II.3 Représentants du conseil départemental

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Conseil départemental de la Haute-Garonne		
- M. Pascal BOUREAU (Titulaire) - M. Julien KLOTZ (Titulaire) - M. Jean-Michel FABRE (Suppléant) - M. Thierry SUAUD (Suppléant)	Présent Présent Absent Absent	Favorable Favorable

III Au titre des associations

Représentants des associations de riverains de l'aérodrome et des associations de protection de l'environnement

	Présent(e) / absent(e)	Sens du vote
Association de défense de l'environnement et de la qualité de la vie à Ancely et Arènes Romaines (ADEQVAAR)		
- M. Christophe SIBERTIN-BLANC (Titulaire) - M. Guy DELPECH (Suppléant)	Présent Absent	Défavorable
Association de défense du quartier de Lardenne (ADQL)		
- M. Didier BARGIACCHI (Titulaire) - Mme Lydia COUDERC (Suppléante)	Présent Absente	Défavorable
Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin-du-Touch (ASIS)		
- Mme Isabelle CAMPOY (Titulaire) - M. Christian CASSAGNE (Suppléant)	Présente Absent	Abstention
Aussonne Environnement (ADEA)		
- M. Patrice CARIVEN (Titulaire) - M. Alain GARCIA (Suppléant)	Présent Présent	Défavorable
Association des habitants des coteaux de Ramonville-Saint-Agne (AHCR)		
- M. René BOUDET (Titulaire) - Mme Yvette DAUBEZE (Suppléante)	Présent Absente	Défavorable
Maison de quartier de Bagatelle et Comité de quartier Papus-Tabar-Bordelongue		
- M. Christian GUTIERREZ (Titulaire) - M. Michel CAPDEVILLE (Suppléant)	Présent Absent	Défavorable
Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT)		

- M. Jérôme FAVREL (Titulaire)	Présent	Défavorable
- M. Jean-Noël PERLES (Suppléant)	Absent	
Comité de quartier des Sept Deniers		
- M. Jean-Paul TAILLANDIER (Titulaire)	Absent	
- M. Marcel MARTIN (Suppléant)	Présent	Défavorable
Association Vivre à Cornebarrieu (VAC)		
- Mme Georgette SAUVAIRE (Titulaire)	Présente	Défavorable
- M. Jean-Marc SANCHEZ (Suppléant)	Présent	
Association de défense du quartier Fontaine-Lestang-Arènes		
- Mme Chantal BEER-DEMANDER (Titulaire)	Présente	Défavorable
- M. Jean-Loup PLUMECOCQ (Suppléant)	Absent	
Stop aux Nuisances des avions sur Merville (SNAM)		
- M. Gilles LAFONTAN (Titulaire)	Présent	Abstention
- Mme Joséphine LABAYEN (Suppléante)	Absente	
Association du Parc de Gounon		
- Mme Claudine VASSEUR (Titulaire)	Absente	
- M. Christian DZIEDZIC (Suppléant)	Présent	Défavorable
Union des Comités de Quartier (UCQ)		
- M. Guillaume DRIJARD (Titulaire)	Présent	Défavorable
- M. Thierry BARBERO (Suppléant)	Absent	
France Nature Environnement (FNE) Midi-Pyrénées		
- M. Georges WINTER (Titulaire)	Absent (mandat Beer Demander)	Défavorable

Denis OLAGNON, président de la commission consultative de l'environnement, s'est, quant à lui, prononcé favorablement sur le projet de PPBE 2018-2023.

La liste des participants, en qualité d'invité, est établie comme suit :

- pour ATB : Anne JULIA, Ariane RISSER MAROIX, Corinne COLLIN,
- pour la mairie de Portet sur Garonne : Gérard MONTARIOL,
- pour la DREAL : Madame BELIS
- pour le conseil départemental : Frédéric FOURNIER, Madame VEZIER
- pour la DSAC : Nicolas DUBOIS, Réjane LAVENAC, Arnaud DENAES, Sophie FERRASSE, Léon DAL MASO,
- pour le SNA : Philippe GROSSI, Sophie COPPIN, Philippe LASSERRE,
- pour le CGEDD : Philippe JUNQUET.