

Paris, le 9 novembre 2009

Le Président

Aéroport de Toulouse-Blagnac

Compte rendu de la réunion ACNUSA/CCE du 7 septembre 2009

Présidée par Mme P. L. de Forges

Etaient présents : 2 représentants de l'exploitant de l'aérodrome, 3 représentants des collectivités locales, 9 représentants des associations de riverains et des associations de protection de l'environnement (cf liste d'émargement).

Participaient également : la DSAC/Sud (5), le SNA/Sud (2), la DREAL (1), la DDEA (1), ATB (1), l'ACNUSA (4), la communauté urbaine (1).

En introduction la présidente de l'ACNUSA a souligné les avancées obtenues sur les dossiers : de l'aide à l'insonorisation (sortie du décret portant l'aide financière pour les demandes groupées à 95% le 9 juin 2009), de l'étude DEBATS sur les effets du bruit sur la santé qui se concrétise au travers d'une convention en cours de signature entre le ministère de la santé et l'INRETS, de vérification du fonctionnement des réseaux de mesure de bruit (cahier des charges disponible). Elle a rappelé que l'étude réalisée à la demande de l'Autorité sur les vols de nuit est en ligne sur son site internet. S'agissant des perspectives, la présidente a rappelé la réforme de la procédure de sanctions en cours de discussion au parlement, l'extension des compétences de l'Autorité à la pollution atmosphérique sur et autour des aéroports prévue dans le projet de loi dit «Grenelle 2».

Le directeur de l'aéroport a présenté un **bilan environnemental** synthétique. Pour les plaintes, un guichet unique est en place depuis plusieurs années ; un bilan annuel détaillé des plaintes est transmis à la CCE et une réunion annuelle réunit les membres du guichet unique : DSAC/Sud, SNA/Sud, ATB. Il existe un engagement sur les délais de traitement. Le nombre de plaintes était en diminution depuis 2003 et est remonté en 2008 : 528 en 2003, 74 en 2007, 148 en 2008. Le Lden 2008 mesuré a été présenté pour la première fois lors de la dernière CCE. Sur tous les capteurs la mesure est inférieure aux calculs théoriques modélisés pour le PEB sauf sur la station de Ramonville. Cet indicateur sera présenté annuellement en CCE. Pour le LAeq, une analyse par le fournisseur des modalités de calcul est en cours et une réunion sera programmée avec l'ACNUSA dès que les résultats seront disponibles. Les ressources financières de l'aide à l'insonorisation ont crû de façon importante en 2008 grâce à un abondement des collectivités territoriales. Le nombre de logements dont les travaux ont été engagés en 2008 est faible, les demandeurs

ayant attendu la parution du décret sur les opérations groupées. Dès la parution du décret en juin 2009 555 dossiers collectifs ont été déposés. Les aides engagées en 2008 se sont élevées à 2,9 millions d'euros et ont concerné des dossiers de particuliers. Les difficultés rencontrées pour les co-propriétés privées ont été soulignées. Si la gêne sonore ressentie par les riverains est le plus souvent liée à l'avion, 98% des riverains sont satisfaits ou très satisfaits des travaux d'insonorisation. Il n'y a pas de traitement en parallèle des travaux thermique et acoustique à Toulouse. Les résultats de l'étude vols de nuit menée sur Toulouse ont été présentés ainsi qu'un comparatif des restrictions d'exploitation possibles à travers les trois impacts étudiés : impact sonore, impact économique (réduction de chiffre d'affaires) et impact social (réduction salariale). Les avis des parties intéressées sont actuellement en cours de recueil, l'objectif étant de présenter fin 2009 à la CCE un plan d'action. Enfin, le directeur de l'aéroport a souligné que la baisse du nombre de vols est de - 2,5% à août 2009.

Les associations ont contesté que l'étude vols de nuit ait mesuré l'impact social et économique de ces vols car l'aspect des conséquences sanitaires n'a pas été pris en compte.

Le SNA/Sud a fait un point des **expérimentations de nouvelles trajectoires**. Un code de bonne conduite a été signé par l'ensemble des acteurs de la plate-forme au printemps 2009. La procédure FISTO (évaluation d'une nouvelle procédure basée sur des informations satellitaires : P-RNAV) est mise en service le week-end du vendredi soir 20H 30 au lundi matin 6H (phase 2). Cette expérimentation concerne les avions équipés P-RNAV, soit environ 60% des appareils. Le bilan acoustique est encourageant. Un gain de 2 à 3 dB sur Merville pour les Boeing 737 a été mesuré. Une évaluation globale sera faite d'ici la fin de l'année et une phase 3 pourra démarrer avec des horaires plus étendus et une mise en œuvre les jours de semaine.

Les associations ont demandé des informations sur l'éventualité d'une enquête publique ; la DGAC est saisie de cette demande. Elles ont rappelé que cette procédure remettait les avions là où ils passaient en 2003. Elles ont demandé que leur soient communiquées des informations sur une modification ayant eu lieu en 2001.

Le SNA/Sud a précisé que les **CDA** allaient être mises en place le 24 septembre 2009. La procédure est publiée. Les associations se sont inquiétées des conséquences pour les riverains les plus proches des 5 derniers kilomètres. Les résultats sur les gains acoustiques seront communiqués aux associations ainsi que la liste des communes nouvellement survolées. L'ACNUSA a précisé que les expérimentations en cours à Marseille, Strasbourg, Paris-Orly montraient un gain plus fort pour les personnes survolées les plus éloignées et peu de gain pour les riverains proches des pistes. La DSAC a souligné que les CDA devraient cependant conduire sur les zones les plus proches de l'aéroport à moins de régulation moteur et à des approches plus stabilisées et donc à un gain en terme de bruit.

S'agissant du **Lden** et **LAeq**, une réunion de travail sera organisée prochainement par l'ACNUSA .

L'association Aussonne Environnement a présenté sa demande d'un **meilleur équilibre des décollages sur les pistes 1 et 2 pour les départs en QFU 32**. L'exploitant a indiqué que l'on devrait étudier une plus grande spécialisation des pistes afin de faire décoller les

avons le plus loin possible des habitants. La DSAC Sud a rappelé que quelle que soit la piste, les avions se rejoignent toujours à Aussonne.

S'agissant des **vols de nuit**, l'ACNUSA a confirmé que les constats faits par l'étude BIPE sont les mêmes que ceux de l'étude menée par Iénair à sa demande. La seule façon immédiate d'avancer sur ce dossier est d'analyser plate-forme par plate-forme les mesures possibles. La présidente de l'ACNUSA comprend la sensibilité que peut revêtir les vols de nuit. Elle a souligné la nécessité d'abandonner certaines utopies et d'engager des réflexions intégrant la dimension européenne.

Les associations ont rappelé leur demande que la France porte l'idée d'un couvre feu total au niveau européen.

La DSAC et ATB ont rappelé les différents efforts engagés pour la réduction des nuisances sonores à Toulouse ainsi que les nouvelles pistes destinées à renforcer le dispositif de maîtrise des nuisances sonores en période nocturne : la réglementation sur les avions les plus bruyants, l'expérimentation CDA, le respect des trajectoires, le refus des charters en cœur de nuit, les décollages avec vent arrière et la mise en place au 1er avril 2010 d'une modulation du montant de la taxe d'atterrissage en fonction du classement acoustique de l'aéronef.

La présidente de l'Autorité trouve positive cette démarche par palier et souhaite que soit étudié au niveau local toutes les possibilités envisageables.

La problématique concerne tout particulièrement la période 22H/24H avec les vols venant d'Europe qui parfois ont des horaires qui dérivent : cas des « stop-night » (arrivée tardive, nuit à Toulouse et décollage tôt le matin).

Les associations ont évoqué **l'avenir de la base de Franczal** et ont fait part de leur crainte de voir le trafic de cette base se reporter sur Toulouse. La DSAC a précisé qu'il convient d'attendre la fin des études en cours sur ce dossier. D'ici la fin 2009, on sera en mesure de présenter l'ensemble des scénarii de reconversion du site envisageables, sachant que l'un d'entre eux sera centré sur le maintien d'un usage aéronautique de la plate-forme.