

**REUNION DE LA
COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT
DE L'AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC**

**Compte rendu de la réunion du 04 septembre 2006
A la Préfecture
Présidée par M. SADOUL
Secrétaire général de la Préfecture de Toulouse**

Étaient excusés :

Mmes CABOT (A.P.S.A.L Lardenne) - GIL (A.O.C) – HEBRARD DE VEYRINAS (Mairie de Toulouse) - LABAYEN (S.N.A.M.) - MAGNOLIA (A.D.I.H.D. Daux) - MARTINEL (Conseil Général)

MM. AZAÏS (Expert) – BASSO-BERT (Comité de défense des coteaux de Pech-David) - BASTOUIL (A.D.I.H.D. Daux) - BAURENS (S.C.A.R.A.) – BONNET (A.D.Q.L. Lardenne) - CHARANSOL (S.N.C.T.A.) - COHADE (C.C.I.T.) - DOMINIAK (Europe Airpost) - ESPINET (S.N.C.T.A.) - ESTIBAL (Mairie de Toulouse) – FERRETTI (Air Méditerranée) – FONTA (Airbus) - GARREL (Force Ouvrière) - GRANIER (Force Ouvrière) - GUITTET (Europe Airpost) - JALLET (A.O.C.) - LAGARRIGUES (S.N.A.M.) - LARROUX (Mairie de Merville) - LELAIE (AIRBUS) - LEVY (A.H.C.R. Ramonville) - LICARI (Mairie de Colomiers) - LLOSCA (Mairie de Merville) - MAGISSON (S.N.P.L.) - MILA (A.P.S.A.L Lardenne) - NADAL (C.C.I.T.) – PIGNARD (Conseil Général) - RAGOT (S.N.P.L.) - SERVANT (Mairie de Daux) - SCHÄFER (Air Méditerranée) - SICARD (Mairie de Colomiers) - TARDY (A.H.C.R. Ramonville) - TERRAZZONI (C.C.I.T.) - VALLE (S.C.A.R.A.) - VERNIER (Mairie de Daux)

Étaient présents :

Pour les Collectivités locales :

Mmes CHARPENTEAU (Mairie de Ramonville) - MAUREL (Mairie d'Aussonne) - TOUCHEFEU (Conseil Général)

MM. BOUREAU (Mairie de Blagnac) - de FALETANS (Mairie de Cornebarrieu) - DUFETELLE (Mairie de Toulouse) - DUPUY (Mairie de Mondonville) - MARZIANI (Conseil Régional) – SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) - SUAUD (Conseil Régional)

Pour les Associations :

Mme DEMANDER (Comité F. Lestang-Arènes) - RIMAILHO (Collectif des arènes romaines) - SALOMÉ (C.C.N.A.A.T.)

MM. DAUBONNE (Comité de défense des coteaux de Pech-David) - FREUDO (A.D.E.Q.V.A. Ancely) - MAURIN (A.S.I.S. St Martin) – ROBERT (A.D.Q.L. Lardenne) - SUNE (V.A.C. Cornebarrieu) - WARZYNIAK (ADEA Aussonne)

Pour les Professions Aéronautiques

Mme NOIRET (C.F.D.T.)

MM. ABRAHAM (C.F.E./C.G.C.) – AUSINA (C.G.T.) - COLLET (C.C.I.T.) - DELTOUR (Air France)

Pour les Administrations :

M. SADOUL et Mme BAZRI-LAMOUR (Préfecture)

M. RAULT (DAC-Sud)

MM. FRAZZA (D.D.E.) – GALERA (D.R.E.) – DAVID (A.D.E.M.E.)

Mmes JULIA – PRATS (C.C.I.T.)

MM. DAL MASO - SOULIÉ (D.A.C. Sud)

Ordre du jour :

1. Plan d'Exposition au Bruit
2. Travaux pistes été 2006
3. Questions diverses

Pièces jointes en annexe :

- ✓ Avis de l'ADQL sur le projet de P.E.B.
- ✓ Contribution du CCNAAT du 06 mars 2006

(Encadré modifié à la demande du CCNAAT)

PREAMBULE

Lors de la commission consultative du 5 juillet 2006, les associations réunies dans le CCNAAT ont demandé le comptage du quorum, constatant que celui-ci n'était pas atteint, puisque seuls 19 membres sur 42 étaient présents ou représentés et que les représentants de l'administration siègent sans voix délibérative et ne sont pas comptés dans le quorum. Le Préfet a effectué son propre comptage et a décidé de poursuivre la réunion. Les associations du CCNAAT, soit 5 membres, ont demandé une nouvelle fois la reconvoque de la COCOENVI. Monsieur SADOUL a refusé de prendre en compte cette absence de quorum. Cinq représentants d'associations ont décidé de quitter la salle. Monsieur SADOUL a poursuivi la réunion, qui n'a pas donné lieu à un compte rendu. Une nouvelle réunion est donc organisée, ce jour, sur le même ordre du jour, sans condition de quorum.

M. SADOUL rappelle que l'examen du projet de PEB est fait à la demande de l'ACNUSA - l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aériennes - qui a été saisie de ce projet et qui, avant de se prononcer, réclame l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement concernée.

Cette commission, qui s'était prononcée sur la valeur à prendre pour la définition des courbes de bruit, doit donc maintenant se prononcer sur le tracé au sol qui résulte de ces courbes et transmettre son avis à l'ACNUSA.

M. BASSO-BERT (Comité de défense des Coteaux de Pech-David) demande si le compte-rendu de la réunion de la CCE du 5 juillet sera publié.

M. SADOUL confirme en précisant que ledit compte rendu se limitera à constater que, le quorum n'étant pas réuni, les délibérations n'ont pu être retenues, de même que les décisions prises au cours de cette réunion, étant entendu que les débats doivent être repris au cours de la réunion de ce jour.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) tient à rappeler que, lors de la CCE du 5 juillet, l'association qu'elle représente a refusé d'entériner le compte rendu de la réunion du 6 mars 2006 au motif que, contrairement à l'engagement pris par M. SADOUL, le texte in extenso du document lu en séance synthétisant la position de son association n'avait pas été intégré. Elle constate qu'une fois de plus, ce document n'apparaît pas sur le site internet de l'aéroport. Elle souhaiterait donc que l'on puisse revoir ce compte rendu - toujours non approuvé par son association - afin d'inclure ledit document.

M. SADOUL précise qu'il avait indiqué en son temps que les documents fournis en séance et la transcription in extenso des interventions des différentes associations seraient joints en annexe, sur les deux supports, papier et électronique.

Mme JULIA (C.C.I.T.) confirme que cela n'a pas été fait pour le compte-rendu de la réunion précédente, mais que cela sera fait systématiquement à compter de celle-ci.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) déplore que l'engagement pris en Commission n'ait pas été respecté.

Mme JULIA (C.C.I.T.) lui fait observer qu'elle n'a pas la possibilité matérielle d'intégrer dans le compte-rendu sur internet toutes les pièces présentées ou transmises en séance. Il en sera donc fait ainsi pour l'intervention du CCNAAT, ainsi que celles des associations qui le désirent, à l'exclusion toutefois des documents trop longs (comme le plan de PEB ou les annexes cartographiques par exemple).

M. SADOUL s'engage à ce que, sauf impossibilité technique avérée, les documents transmis par les associations soient portés en annexe.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) insiste pour que le texte soit incorporé dans le compte-rendu, entre guillemets éventuellement. Tout en déplorant qu'une telle question puisse générer une situation de conflit alors que cette Commission est une instance de concertation, elle informe M. SADOUL que, si sa demande n'était pas satisfaite, son association se verrait contrainte de refuser d'approuver le compte rendu de la réunion du 6 mars dernier.

M. SADOUL réaffirme que les textes du CCNAAT seront joints en annexe et qu'ils feront donc partie du corps du compte-rendu de la réunion, sauf impossibilité technique.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) déclare que, dans ces conditions, son association est au regret de ne pas approuver le compte-rendu de la réunion de la CCE du 6 mars 2006 et qu'elle en informera l'ACNUSA.

M. DE FALETANS (Mairie de Cornebarrieu) préconise de prendre acte dans le compte rendu de la réunion de ce jour des propos de Madame BEER-DEMANDER et d'ajouter en pièce jointe le document du CCNAAT lu lors de la séance du 6 mars et dont le compte-rendu ne peut être corrigé rétroactivement.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) lui rappelle que son organisation siège dans la CCE depuis neuf années et que, systématiquement, les propos tenus par le collectif des associations sont déformés dans le compte-rendu. C'est d'ailleurs pour cette raison que le 6 mars dernier, consciente de la difficulté du sujet traité, elle avait pris soin de rédiger le texte de son intervention en amont afin de pouvoir en donner lecture en séance et de le remettre ensuite à M. SADOUL aux fins de son intégration in extenso dans le compte-rendu et ce, afin d'éviter tout malentendu ou toute interprétation.

M. SADOUL fait observer à son interlocutrice que tous les membres de la CCE sont traités équitablement et que le compte-rendu est synthétique ; ce n'est pas un procès-verbal reprenant in extenso les déclarations des participants. En revanche, rien ne s'oppose à ce qu'il y ait un verbatim annexé au compte-rendu ; d'ailleurs, la CCIT a donné son accord pour procéder de la sorte. Ceci étant dit, le compte-rendu de la réunion en tant que tel doit rester synthétique, de manière à permettre aux lecteurs de s'informer rapidement de la teneur des débats ayant été échangés lors de la Commission. C'est cette solution qui a été retenue pour cette réunion et pour toutes les autres réunions.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) réaffirme donc qu'au nom de son association, elle refusera d'approuver le compte-rendu de la réunion du 6 mars 2006 et déclare qu'il en sera ainsi pour toutes les réunions futures, tant que les propos de son association seront ainsi déformés, comme ils l'ont été dans le compte rendu de la CCE en question et de manière encore plus flagrante dans la Commission Consultative d'Aide aux Riverains qui l'a précédée.

M SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) soulève deux points d'ordre technique :

- Pour le PEB, il note une différence entre le document de 2003 et le projet actuel, avec des glissements de quelques centaines de mètres ; il souhaite savoir quelle en est la raison.
- La deuxième question concerne le « Tournez à gauche » au niveau des Cèdres qui pratiquement disparaît, alors qu'en même temps, tous les essais constructeurs récents se passent sur Aussonne.

Il précise que ces éclaircissements sont demandés par les administrés de sa commune, mais qu'ils ne remettent pas en question la position de la Mairie.

M. SADOUL lui fait observer qu'il s'agit là déjà d'une question de fond sur le dossier lui-même et suggère de commencer les débats par une présentation du projet de PEB avant de passer aux questions.

➤ **PRÉSENTATION DU PROJET DE PEB 2006**

1. L'historique

- 2 octobre 1989 Approbation du PEB actuellement en vigueur ;
- 8 Novembre 2001 Publication d'un arrêté préfectoral de mise en révision du PEB qui était, déjà obsolète ;
- 22 mars 2002 Mise en application du PEB par anticipation ;
- 26 avril 2002 Le décret du 26 avril 2002 prévoit que tous les aérodromes disposent d'un PEB établi en Lden
- 18 août 2003 Arrêté préfectoral modifiant l'arrêté préfectoral du 8 novembre 2001 (projet Lden)
- 18 novembre 2003 Arrêté préfectoral modificatif relatif à la mise en application par anticipation : PEB 1989 + extension zone C sur Lden 56
- 16 décembre 2003 Le nouveau projet de PEB est présenté en CCE et obtient un avis défavorable ;
- 15 mars 2004 Arrêté préfectoral portant renouvellement de l'application par anticipation du PEB ;
- 19 juin 2004 L'ACNUSA rend également un avis défavorable ;
- 3 février 2005 Décision de l'enquête publique, celle-ci se déroule du 28 février au 14 avril 2005 ;
- 20 juin 2005 Remise du rapport d'enquête avec « avis favorable avec réserves » ;

Suite à ces avis défavorables , la révision du PEB est poursuivie sur de nouvelles hypothèses basées sur une étude rendue publique le 8 février 2006. Ces hypothèses ont été présentées le 6 mars en CCE. L'indice Lden retenu est de 62 pour la zone B et de 55 pour la zone C. Ces valeurs ont été retenues à l'unanimité pendant la réunion et également confirmées par courrier du collectif en date du 6 mars 2006.

2. Présentation

Ce PEB est basé sur des prévisions de trafic élaborées par le cabinet BIPE. Le trafic de Blagnac de 1995 à 2005, enregistre un pic de mouvements commerciaux en 2000, suivi d'une baisse sensible jusqu'en 2004 et d'une légère remontée en 2005.

Le nombre de passagers suit la même courbe, mais augmente plus vite que le nombre de mouvements. Cela dénote une amélioration de l'emport moyen par avion.

Le BIPE a fait également une prévision du trafic passagers. En 2004, il y avait 5,5 millions de passagers. Le bureau BIPE prévoit 8,7 millions de passagers en 2015 et 11,9 millions en 2030.

Ce nombre de passagers divisé par l'emport moyen calculé sur cette période conduit à un nombre de mouvements. Le trafic sur l'Europe du nord devrait connaître une forte augmentation. Le trafic sur Orly, quant à lui, devrait subir un arrêt de sa progression à l'horizon 2017, compte tenu de l'impact prévisible de la mise en œuvre du TGV Toulouse-Bordeaux-Paris (le TGV capterait environ 700 000 passagers à l'avion). La progression « normale » du trafic vers Orly reprendrait vers 2020.

3. L'utilisation des pistes

Le QFU 14 face au sud-est est utilisé à 38 %, le QFU 32 face au nord-ouest à 62 %.

La piste 1, proche de l'aérogare, sert principalement au trafic commercial.

La piste 2, côté des constructeurs, est la piste préférentielle pour le trafic des « constructeurs », mais sert également au trafic commercial ;

Quand il n'y a pas de vols « constructeurs », les deux pistes sont utilisées pour l'activité commerciale.

4. Les procédures en vigueur

Les procédures en vigueur sont décrites dans le rapport de présentation du PEB

5. Les circuits constructeurs

Il existe trois types de circuits :

- ✓ un circuit à vue (circuit jaune) où le pilote effectue les virages d'approche avec des repères visuels ;
- ✓ deux circuits (circuit rouge et circuit bleu) réalisés à l'aide d'équipements de radionavigation.

6. Les hypothèses de trafic du projet de PEB 2006

■ Pour l'hypothèse à court terme (2010), ont été retenus :

- 108 000 mouvements en trafic commercial ;
- 4 500 mouvements en trafic aviation générale et affaires ;
- 10 000 mouvements en trafic constructeurs.

■ Pour l'hypothèse à moyen terme (2020), a été retenu :

- 124 000 mouvements en trafic commercial ;
- 4 500 mouvements en trafic aviation générale et affaires ;
- 10 000 mouvements en trafic constructeurs.

■ Pour l'hypothèse à long terme, (2030) a été retenu :

- 139 820 mouvements en trafic commercial ;

- 4 500 mouvements en trafic aviation générale et affaires ;
- 10 000 mouvements en trafic constructeurs.

Deux modifications différencient le projet 2003 du projet 2006 :

- La répartition du trafic « constructeurs ».

Dans le projet précédent, le trafic « constructeur » avait été ventilé sur 100 jours, ce qui avait pour conséquence de majorer de façon exagérée son impact sur le PEB (100 mouvements par jour). Dans ce projet 2006, ce trafic a été ventilé sur 250 jours, qui est le nombre de jours ouvrés. Cette modification a pour conséquence de diminuer la surface de la zone D, notamment sous les tours de piste.

- Les vols de nuit :

Le nombre de mouvements de nuit évolue très faiblement entre les trois échéances :

20 mouvements en 2010, 22 en 2020 et 25 en 2030.

7. Le PEB

16 communes sont concernées par le PEB.

8. Comparatif entre le projet 2003 et le projet 2006

Pour ce qui concerne les zones A, B et C, il n'y a pas de grandes différences entre les deux projets ; la différence notable porte sur la zone D, inférieure à celle du PEB 2003. Six communes ne sont plus concernées. Le nombre de communes touchées passe de 22 pour le projet 2003 à 16 pour le projet 2006.

Le projet de PEB de 2003 avait retenu l'indice 64 pour la zone B et 56 pour la zone C, le projet de PEB 2006 actuellement en discussion préconise le Lden 62 pour la zone B et le Lden 55 pour la zone C.

La population touchée était de 116 000 personnes pour le projet 2003, et de 81 000 pour le projet 2006.

Le PEB retenu correspond à la superposition des trois PEB 2010, 2020 et 2030, et c'est l'enveloppe maximale qui est prise en compte. La variable est sur le nombre d'avions bien sûr et également sur le type d'avion, puisqu'en 2030, n'ont été pris en compte que les avions très modernes connus à ce jour qui sont les derniers sortis et donc les moins bruyants.

M. SADOUL remercie Monsieur SOULIÉ pour son exposé et rappelle que pour ce PEB ont été retenus les indices les plus protecteurs, conformément aux propositions de la Commission.

Mme SALOMÉ (C.C.N.A.A.T.) démontre que comparer le PEB de 2003 à celui de 2006 est 'hautement tendancieux', le premier ayant reçu un avis défavorable et n'ayant pas été mis en application. Elle souligne également que le PEB de 1989 avait des contours beaucoup plus réduits avec seulement 15.000 logements alors que celui de 2006 couvre 41.000 logements.

M. SADOUL insiste sur le fait que les indices les plus protecteurs ont été retenus, alors que précédemment, notamment en 2003, il y avait des choix qui avaient conduit à retenir des indices intermédiaires, moins protecteurs. Aujourd'hui, malgré l'augmentation des mouvements d'avions, il est possible de retenir les indices les plus protecteurs pour le PEB.

M. BASSO-BERT (Comité de défense des Coteaux de Pech-David) revient sur une des demandes acceptées lors de la dernière réunion et relative aux populations concernées par le PEB ; celle de Toulouse représente 83,8 %, ce qui est très important, et le représentant de la Mairie de Toulouse

présent à la réunion du 5 juillet avait indiqué qu'il était possible de donner une répartition de la population par quartier et d'en informer les membres de la CCE.

M. SADOUL convient qu'il avait été indiqué que cette répartition serait possible, sous réserve de faire un travail relativement important, car l'INSEE ne permet pas d'avoir une répartition par quartier pour Toulouse.

M. DUFETELLE (Mairie de Toulouse) rappelle qu'à la réunion du 5 juillet de la CCE, la mairie n'était pas représentée par un élu mais par le responsable du service de l'urbanisme, Monsieur Escales, qui suit de près ces dossiers. La formulation date du temps où les dossiers étaient gérés avec l'Ademe et consistait à décliner les quartiers en sous-quartiers, même si ce terme ne figure pas dans la terminologie administrative de l'INSEE. Il s'agissait d'une méthode pratique, sans obligation légale ni administrative au sens strict du terme, mais susceptible de faire avancer le travail au fur et à mesure du développement des demandes d'aide reçues par la mairie.

M. SADOUL reconnaît qu'il était convenu de procéder à cette répartition, avec sans doute une marge d'approximation assez forte, en raison de l'impossibilité d'obtenir des chiffres INSEE en la matière.

M. BASSO-BERT (Comité de défense des Coteaux de Pech-David) considère que si Toulouse regroupe 83 % de la population concernée par le PEB, il est important pour ses habitants de savoir s'ils sont touchés ou pas. Il suggère une répartition plus large que celle des quartiers et estime que, de toute manière, les cartes de bruit qui doivent être publiées vont imposer d'indiquer dans le détail les populations touchées.

M. SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) cite le cas de sa commune pour illustrer la difficulté de gérer les populations : à 300 m près, on passe de 500 personnes sous le PEB à 3 500 personnes. L'échelle du problème est simple et se situe à 300 mètres près, selon que la balise VOR est survolée ou côtoyée.

M. SADOUL précise que la DDE fait des transcriptions des cartes, mais que pour passer de la carte au document cadastral, il existe toujours une difficulté liée à "l'épaisseur du trait", puisque l'on passe du 25.000 ème au 5.000 ème, voire en dessous, pour avoir le maximum de précision.

M. SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) souhaite savoir comment il est possible de déterminer un nombre de personnes à l'unité près (comme indiqué sur le tableau présenté par Monsieur SOULIÉ) sans un très fin incrément.

M. RAULT (DAC Sud) lui fait observer que la réponse à cette question figure en page 64 du dossier où il est indiqué :

« Le dénombrement de la population est une estimation et non un recensement, il est effectué en croisant, au moyen d'un système informatique d'information géographique, les données INSEE du RGP de 1999 aux lieux de résidences disponibles selon leur découpage le plus fin, commune, Iris, îlot, avec l'occupation du sol constatée et à partir de prises de vues satellitaires. Ces données en termes de population par unité de surface bâtie sont ensuite croisées avec les courbes du PEB ; des différences avec d'autres moyens de dénombrement peuvent donc apparaître. »

M. SADOUL ajoute qu'il s'agit là d'une approximation de la population, mais qui peut être contredite par d'autres dénombrements faits sur d'autres bases ; la base de calcul est donnée, mais c'est une estimation, il ne s'agit aucunement d'un recensement exhaustif. Les recensements complémentaires ne

sont pas intégrés dans le calcul, en raison justement du niveau d'approximation actuel et du peu d'éléments pertinents qu'ils apporteraient entre deux recensements.

M. SOULIÉ (DAC Sud) revient sur la remarque initiale formulée par le représentant de la commune d'Aussonne :

- En premier lieu, sur le départ et le survol d'Aussonne à 300 m près, il précise que le trafic en piste 2 a été supérieur à celui de la piste 1 pour les vols commerciaux. Il en a résulté un léger renflement sur la partie nord nord-est du départ nord.
- En deuxième lieu, avec la répartition des 10.000 mouvements constructeurs - en fait, ils en font beaucoup moins, soit environ 6.000 pour 2005 - sur 250 jours et non plus sur 100 jours, le trafic théorique quotidien décroît fortement, surtout dans la zone D où l'on voyait à l'époque tous les circuits constructeurs survoler Colomiers ; en conséquence, cette surface est fortement réduite et n'apparaît plus que les amorces des circuits.

Il ajoute que, pour le PEB, les traces radar ont été utilisées sur plusieurs journées pour bien situer le départ en virage des circuits jaunes (circuit « à vue ») ; ce sont donc bien des données réelles qui ont été prises en compte. Le point de virage à la hauteur de Cornebarrieu peut se situer avant ou légèrement après la clinique des Cèdres en fonction du trafic, mais le PEB représente bien la réalité du trafic.

M. SICARD (Mairie de Colomiers) souligne que depuis quelques mois, les avions tournent d'une manière abrupte, même s'ils ont atteint une altitude assez importante et virent "sec" en allant sur Colomiers ; il souhaiterait savoir pour quelle raison autant d'avions virent de la sorte (souvent plus de dix en une seule matinée). Les gens qui se trouvent dessous ne sont pas comptabilisés en principe dans le PEB, mais ils en souffrent.

M. RAULT (DAC Sud) précise que les constructeurs suivent des circuits définis par un protocole cosigné par les services de l'Aviation Civile, le Centre d'Essais en Vol et les Constructeurs. Le respect de ces circuits « à vue » par les avions des « constructeurs » peut effectivement, en fonction du trafic, conduire à des mises en virage rapides afin de permettre leur intégration dans le flux des avions commerciaux. En revanche, les procédures de circulation aérienne de l'aviation commerciale sont suivies de façon plus rigoureuse. Les contrôleurs et les compagnies aériennes ont été sensibilisés au fait que les trajectoires devaient être conformes aux procédures standard affichées dans le projet de PEB.

Mme BEER-DEMANDER (Comité Fontaine-Lestang-Arènes) fait observer à Monsieur RAULT que la question portait bien sur les vols constructeurs et ajoute que les associations demandent depuis plusieurs années – mais en vain, ce qu'elles regrettent - la mise en place d'une réglementation dans ce domaine.

M. BASSO-BERT (Comité de défense des Coteaux de Pech-David) revient encore une fois sur ce qui a été accepté au cours de la dernière réunion du 5 juillet, à savoir l'élaboration d'une note de présentation du type de modélisation utilisé pour le PEB, ainsi que la tenue d'une réunion spécifique sur le sujet, en raison du manque d'informations constaté déjà par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique. Il souhaite savoir si ces points sont toujours considérés comme ayant été acceptés ou s'ils sont remis en question.

M. RAULT (DAC Sud) propose d'inviter à la prochaine réunion le spécialiste du service des Bases Aériennes de Bordeaux afin qu'il donne aux membres de la Commission un éclairage sur les données et le logiciel utilisés.

M. BASSO-BERT (Comité de défense des Coteaux de Pech-David) rappelle qu'il a été également accepté lors de la dernière réunion que le dossier du prochain projet de PEB soit mis sur Internet.

Mme JULIA (C.C.I.T.) indique que s'agissant d'une enquête publique lancée par la Préfecture, il était question que ce soit le site Internet de la Préfecture qui la publie, comme c'est habituellement le cas pour les autres dossiers.

M. SADOUL ne voit aucune objection à ce que ce document soit publié sur le site Internet de la Préfecture.

M SANCHEZ (Mairie d'Aussonne) demande une actualisation du site pour les éléments concernant le PEB.

Mme JULIA (C.C.I.T.) indique qu'une mise à jour de la partie Environnement du site Internet de l'aéroport est actuellement en cours et sera mise en ligne vers la fin du mois d'octobre.

Mme SALOMÉ (C.C.N.A.A.T.) déclare que la situation actuelle revient à devoir donner un avis sur un PEB qui passe de 15 000 à 40 000 personnes résidant dans la zone de bruit.

M. SADOUL propose de passer au vote du projet de PEB.

M. WARZYNIAK (ADEA Aussonne) précise qu'il vote contre et en explique les raisons :

- Tout d'abord parce que, de son point de vue, le PEB présenté aujourd'hui n'est pas le reflet de ce qui se passe : les procédures ne sont pas respectées et il constate une dispersion des vols, par exemple, la rotation autour de TOU ne se fait pas, ou se fait rarement.
- Ensuite parce que tout récemment, le contre QFU a été pratiqué en permanence, alors qu'il n'y avait pas de vent, les avions survolaient Aussonne au décollage et à l'atterrissage, ceci, malgré l'interdiction du contre QFU ; il demande donc de répartir les nuisances sur tout le monde ;
- Enfin, parce qu'aujourd'hui une étude est en cours, qui va permettre d'infléchir vers l'ouest le décollage sur le nord.

Il ajoute que tant que ces trois points ne seront pas respectés, l'ADEA ne lèvera pas ses réserves contre ce PEB et maintiendra sa position.

Mme RIMAILHO (Collectif des Arènes Romaines) rappelle un certain nombre de réserves faites au niveau même de la Communauté de l'Agglomération du Grand Toulouse, notamment celle demandant le respect de l'ensemble des procédures, afin de relativiser au maximum les débordements et la dispersion sur les diverses communes, des deux côtés des lignes de décollage ou d'atterrissage. Elle considère en outre que le changement de position de la commune d'Aussonne (refus, puis adoption du projet de PEB) s'explique par la naissance d'un droit au sol sous le premier PEB. Elle souhaite que les choses se stabilisent définitivement.

M. DE FALETANS (Mairie de Cornebarrieu) déclare que le conseil municipal de sa commune avait délibéré pour ce projet hors délai et que sa position consiste à choisir le moindre mal, avec toutes les réserves émises, et surtout à ne pas retomber dans le PEB de 1989, lequel, sur le plan de l'urbanisme, est une véritable catastrophe pour les communes.

Mme BAZRI-LAMOUR (Préfecture) informe que le conseil municipal de Ramonville a délibéré favorablement, avec des réserves relatives surtout aux vols de nuit, en demandant le respect de la nuit complète, allant de vingt-deux heures à six heures au lieu de minuit à six heures, et la limitation maximum des vols de nuit en maintenant un niveau de bruit constant.

M. DUFETELLE (Mairie de Toulouse) rappelle le vote favorable émis par le conseil municipal de la ville de Toulouse en mai 2006 et souligne que l'ensemble des Elus, dont la plupart sont membres de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse exprime la même opinion favorable. Il qualifie ce projet de PEB de grand progrès en matière d'urbanisme et de santé publique et espère que la petite réserve technique émise lors du vote, trouvera une suite favorable.

Mme BAZRI-LAMOUR (Préfecture) récapitule le vote et indique que le décompte des voix révèle :

- 11 votes favorables ;
- 11 votes défavorables ;
- 2 abstentions.

Collège des collectivités territoriales	Votes
CONSEIL GENERAL	1 vote défavorable 1 absent
CONSEIL REGIONAL	2 votes défavorables
Mairie d'AUSSONNE	1 vote favorable
Mairie de BLAGNAC	1 vote favorable
Mairie de COLOMIERS	Absent
Mairie de CORNEBARRIEU	1 vote favorable
Mairie de DAUX	Absent
Mairie de MERVILLE	Absent
Mairie de MONDONVILLE	1 vote favorable
Mairie de RAMONVILLE ST AGNE	1 vote favorable
Mairie de TOULOUSE	1 vote favorable 1 absent
Associations de riverains	Votes
A.D.Q.L. (Lardenne)	1 vote défavorable
A.D.E.A. (Aussonne)	1 vote défavorable
A.D.E.Q.V.A. (Ancely)	1 vote défavorable
A.H.C.R. (Ramonville)	Absent
A.P.S.A.L. (Lardenne)	Absent
A.S.I.S. (St Martin)	1 vote favorable

C.C.N.A.A.T.	1 vote défavorable
Collectif Arènes Romaines	1 vote défavorable
Comité Fontaine Lestang	1 vote défavorable
C.O.P.R.A.E.	Absent
V.A.C. (Cornebarrieu)	1 vote défavorable
Comité de défense des coteaux de Pech David	1 vote défavorable
S.N.A.M. (Merville)	Absent
Association de défense des intérêts des habitants de Daux	Absent
Professions aéronautiques	Votes
Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien	Absent
Syndicat C.G.T.	Abstention
Union départementale F.O.	Absent
Union départementale C.F.D.T	Abstention
Union départementale C.F.E./C.G.C.	1 vote favorable
Syndicat national des pilotes de lignes S.N.P.L	Absent
Airlines Opérations Comittee	Absent
Airbus Industrie	Absent
Air France Toulouse	1 vote favorable
Syndicat des Compagnies Aériennes Autonomes	Absent
Air Méditerranée	Absent
Europe Airpost	Absent
C.C.I.T.	1 vote favorable 1 absent
Administration	Vote
Le Préfet de la Région Midi-Pyrénées Préfet de la Haute-Garonne	1 vote favorable

(représenté par M. SADOUL)	
----------------------------	--

Mme BAZRI-LAMOUR (Préfecture) devant l'égalité des votes pour et contre, rappelle qu'il revient au Président de séance de trancher.

M. SADOUL déclare que la CCE donne un **avis favorable** au projet de PEB.

➤ **POINT D'INFORMATION SUR LES TRAVAUX ACCOMPLIS EN ÉTÉ**

M. FRAZZA (D.D.E.) indique que les travaux de renforcement de la piste ont été réalisés conformément au programme et aux dates prévues :

- Du 10 au 13 juillet, une piste a été fermée et réservée au roulage ;
- Du 21 juillet au 4 août, la piste 2 a été fermée et réservée uniquement au roulage.

Ces mesures ont permis de réaliser les travaux de renforcement de la piste 1 du 17 au 28 juillet.

- Du 7 au 11 août, cette piste 1 a été également fermée et réservée au roulage.

➤ **QUESTIONS DIVERSES**

-1-

M. SUNE (VAC Cornebarrieu) souligne qu'à l'entrée de Cornebarrieu, sur la gauche, quatre maisons ont été détruites et que des travaux de voirie ont été effectués à moitié. Il demande des éclaircissements à ce propos.

M. RAULT (DAC Sud) lui répond que ces travaux sont effectués le long de la RD 1 et qu'ils sont réalisés pour et par Airbus, en vue de prolonger la voie de contournement des équipements qui viennent des usines Saint-Martin et Clément Ader et qui rejoindra les installations d'Aéro-Constellation. Sur Clément Ader, Airbus reçoit un certain nombre d'équipements et pour pouvoir les acheminer, le constructeur a acquis des terrains le long de la RD 901 afin de prolonger cette route jusqu'au passage des ponts surplombant la RD 901. La clôture qui se trouve aujourd'hui à l'ouest de cette route sera déplacée en bordure de celle-ci pour en faire une route intégrée à la zone réservée, aux seuls besoins des transports d'équipements.

-2-

Mme RIMAILHO (Collectif des Arènes Romaines) souhaiterait avoir quelques informations sur le nouvel héliport.

M. RAULT (DAC Sud) lui répond que les procédures de circulation aérienne relative aux hélicoptères contenaient une erreur de transcription cartographique qui a été corrigée pour permettre aux hélicoptères de suivre un cheminement évitant de survoler le quartier de Layrac et d'aller de l'autre côté, vers Purpan. Le trafic de l'hôpital Purpan est actuellement le plus actif.

Mme RIMAILHO (Collectif des Arènes Romaines) déclare que la population est prête à accepter le trafic d'hélicoptères sur Purpan, mais refuse les hélicoptères privés qui viendront encore s'ajouter au trafic.

M. FRENDO (ADEQVA Ancely) indique qu'à Ancely, les hélicoptères sont très fréquemment obligés de faire du surplace pour laisser atterrir un avion en piste 1.

M. RAULT (DAC Sud) propose de demander au service de navigation aérienne de regarder avec plus d'attention les trajectographies radar et les procédures suivies par les hélicoptères, de manière à ce qu'il puisse apporter des réponses précises et étayées à la prochaine réunion.

Il précise toutefois que si les hélicoptères font du surplace lorsqu'un avion atterrit, cela fait partie des règles de sécurité aérienne ; cela dit, s'ils circulent, ils n'ont pas à survoler le quartier de Layrac. Il ajoute en outre que la DAC Sud est en relation avec les habitants de ce quartier et la CCIT afin de veiller au respect des procédures publiées.

M. SADOUL remercie les participants et clôt la réunion.

P/Le Préfet,
Le Secrétaire Général de la Préfecture
de la Haute-Garonne,

signé : Hervé SADOUL.