

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

**Relevé de conclusions de la réunion du 09 février 2006  
à la Préfecture de Toulouse  
Présidée par M. Hervé SADOUL**

**Étaient excusés :**

Mmes LABAYEN (S.N.A.M.) – RIMAILHO (Collectif des Arènes Romaines) - TOUCHEFEU (Conseil Général)  
MM. LELAIE et FONTA (AIRBUS) - COHADE (C.C.I.T.) - FRENDO (A.D.E.Q.V.A.suppléant du Collectif des arènes romaines) – ROBERT (A.D.Q.L.) - SICARD (Mairie de Colomiers) – SUAUD (Conseil Régional)

**Étaient présents :**

Pour les Collectivités locales :

Mme CHARPENEAU (Mairie de Ramonville-St-Agne) – MAUREL (Mairie d'Aussonne)  
MM. BOUREAU (Mairie de Blagnac suppléant Conseil Régional) – DUFETELLE (Mairie de Toulouse) - de FALETANS (Mairie de Cornebarrieu suppléant Mairie de Toulouse) – LLORCA (Mairie de Merville suppléant Mairie de Ramonville) – SANCHEZ (Mairie d'Aussonne)

Pour les Associations :

Mmes DEMANDER (Comité F. Lestang-Arènes) – SALOMÉ (C.C.N.A.A.T.)  
MM. SUNE (V.A.C. Cornebarrieu suppléant S.N.A.M.) - WARZYNIAK (A.D.E.A. Aussonne)

Pour les Professions Aéronautiques

MM. COLLET (C.C.I.T.) – DELTOUR (Air France)

Pour les Administrations :

Mme BAZRI-LAMOUR (Préfecture) Mmes COLLIN – JULIA - OLIVER (C.C.I.T.)  
MM DUQUESNE - LASNE (D.D.E.) – SOULIÉ (DAC-Sud)

## ORDRE DU JOUR

1. Point sur le PEB
2. Point sur les nouvelles études de prévision de trafic par l'Etat
3. Comparaison des bruits enregistrés sur les capteurs à Paris et à Toulouse
4. Bilan des plaintes
5. Point sur les campagnes mobiles
6. Résultat de l'étude vol de nuit
7. Dossier Loi sur l'Eau
8. Dossier ICPE Groupe Froid.
9. Questions diverses.

☞ **M. SADOUL**, Secrétaire Général de la Préfecture, ouvre la séance et rappelle que le rôle du Comité Permanent est de préparer l'ordre du jour de la Commission Consultative de l'Environnement qui aura lieu le lundi 6 mars 2006 à la Préfecture. Il propose de passer en revue les points à l'ordre du jour en demandant que les points 1 et 2 soient étudiés en même temps :

### 1/et 2/ Point sur le PEB et sur les nouvelles études de trafic par l'Etat

☞ **M. SADOUL** précise que la mise en révision du PEB en 2001 modifié en 2003 a été consécutive au changement des indices psophiques par les indices Lden. Il rappelle les hypothèses sur lesquelles la mise en révision a été lancée :

Le projet de PEB qui a été soumis à enquête publique était basé sur un trafic de 12 millions de passagers à l'horizon 2020 et 174 000 mouvements d'avions. Une des recommandations de la commission d'enquête a été de prendre en compte un trafic plus réaliste.

Par ailleurs, le 22 mars 2006 est la date butoir au-delà de laquelle, le PEB par anticipation deviendrait caduque et le seul plan opposable serait celui de 1989. Cette situation entraînerait une urbanisation au plus près de l'aéroport dans des zones exposées aux nuisances sonores. Les nouvelles études prévisionnelles de trafic (cabinet BIPE) viennent d'être rendues publiques.

Enfin, la publication d'un nouvel article du code de l'urbanisme, l'article L-147-7.1 intervenue le 5 janvier 2006 permet dans le cas présent, d'appliquer le PGS en substitution du PEB (article en pièce jointe).

☞ **M. SZUBA** (SNA Sud) présente la synthèse de l'étude prévisionnelle de trafic et les hypothèses retenues. Les points clefs à retenir par rapport aux études précédentes sont :

- les prévisions ont été réalisées avec un modèle économétrique connu dont le détail est disponible (basé sur le PIB), la méthodologie reposant sur une analyse exhaustive des données et perspectives socio-économiques.
- l'impact de l'arrivée du TGV Toulouse-Paris en 2017 est intégré (étude RFF) : Impact inférieur à celui observé à Marseille compte tenu du nombre de compagnies qui

réalisent les vols Toulouse-Paris (Air France et Easyjet) et une meilleure accessibilité à l'aéroport de Toulouse à la différence de celui de Marseille.

- Prévision du trafic passagers : d'ici à l'année 2030 la croissance annuelle devrait être en moyenne de 3% par an.
- la variable d'une augmentation du prix du pétrole a été intégrée

Les éléments chiffrés sont :

En 2005 : 101 779 mouvements et 5.8 millions de passagers

En 2015 : 134 751 mouvements et 8.7 millions de passagers

En 2030 : 154 318 mouvements et 11.9 millions de passagers

☞ **M. SADOUL**, précise donc que la procédure n'étant pas achevée, une révision est engagée en prenant en compte l'étude de trafic de janvier 2006.

☞ **Mme SALOMÉ** (CCNAAT) précise qu'il aurait suffi de prendre en compte les remarques des commissaires enquêteurs en particulier sur les 140 000 mouvements. Les études actuelles dépassant ce nombre maximum pour les riverains ne pourront que recueillir un avis à nouveau négatif. Elle ajoute qu'il faut arrêter de tergiverser sur ce qui se passera dans 20 ans ou 30 ans et que c'est aujourd'hui que le problème est posé. Quant au nouveau texte permettant de prendre le PGS en lieu et place du PEB, elle considère qu'il s'agit d'une manipulation malhonnête de la part du législateur.

☞ **M. SUNE** (V.A.C) précise que si les études partent avec des mauvaises informations, elles aboutiront à nouveau dans une impasse.

☞ **M. SANCHEZ** (Mairie d'Aussonne) en tant qu'élu local note que le plus important est d'avoir un outil pour gérer le droit du sol. Il se félicite donc, en attendant le nouveau PEB qui tiendra compte des nouvelles études, de la possibilité offerte par l'article 147-7.1 . Il note que le plus difficile, c'est de faire comprendre que certaines trajectoires ne semblent pas respecter les procédures en vigueur qui servent à établir les plans.

☞ **M. SADOUL** informe l'assemblée que depuis le 08 février 2006 les études sur le trafic et les impacts environnementaux à long terme sont consultables sur les sites Internet de la Préfecture et de la DDE.

☞ **M. SOULIÉ** (DAC Sud) présente le PEB transitoire, ainsi que le nouveau calendrier sur le projet de PEB.

☞ **Mme SALOMÉ** (CCNAAT) demande que soit précisé la nature du trafic non commercial d'environ 16150 mouvements.

☞ **M. SOULIÉ** (DAC Sud) indique que le fret a été comptabilisé dans le trafic commercial et donc dans l'étude réalisée.

☞ **M. SADOUL** demande que pour la réunion du 6 mars 2006, la distinction entre les vols passagers et fret soit faite. La carte de l'étude du projet du nouveau PEB sera jointe au courrier de convocation. Il précise également que la Commission Consultative de l'Environnement devra choisir les nouveaux indices des courbes B et C.

☞ **Mme SALOMÉ** (CCNAAT) demande que les indices les plus protecteurs soient choisis.

☞ **M. SOULIÉ** (DAC Sud) précise que certaines communes ne seront plus touchées par le nouveau PEB.

☞ **M. SADOUL** ajoute que la modernisation de la flotte compense l'augmentation du nombre de mouvements en terme de gêne sonore.

☞ **M. SUNE** (VAC) souhaite apporter un bémol sur les avions « moins bruyants ». En effet, le niveau sonore gomme la qualité du son et il note que les basses fréquences perturbent les hommes et les animaux.

☞ **M. SADOUL** précise que la base de la mesure sonore est le décibel (unité de mesure retenue par la loi). Donc la distinction entre hautes et basses fréquences n'est pas prise en compte dans l'établissement des PEB ou PGS.

☞ **M. SUNE** (VAC) estime que les commissions consultatives sont aussi là pour faire remonter ce type d'information au plus haut niveau.

☞ **M. SADOUL** lui en donne acte.

☞ **M. DUQUESNE** (DDE) présente le PEB transitoire qui prend en considération l'impact du trafic aérien et les remarques de l'ACNUSA. Il précise que le PEB en vigueur sera un mélange du PEB 1989 (zones A, B et C) et PGS (zone III). Le fuseau de la courbe C est comparable au PEB par anticipation de 2003 (même un peu plus important), il n'aura pas d'impact sur le Grand Projet de Ville. Les projets sur les communes peuvent se poursuivre (déblocage des lots sur Ramonville). Il est souhaitable que ce PEB ait une durée minimale.

☞ **M. SADOUL** précise que l'intérêt de tous est que cette période de transition ne se prolonge pas outre mesure. Car l'utilisation du PGS en tant que PEB n'est pas totalement satisfaisante.

☞ **Mme DEMANDER** (Comité Fontaine-Lestang) demande des précisions sur le nombre de mouvements qui sera retenu : 140 000 étant le nombre de mouvements inscrit dans le marbre pour tous les riverains et les collectivités, un PEB dépassant 140 000 mouvements sera à nouveau rejeté.

☞ **M. SADOUL** indique que l'étude de trafic a donné des chiffres qui seront respectés, soit 154 320 en 2030. Il rappelle que le PEB est un document d'urbanisme et n'a aucune valeur en terme de régulation des mouvements aériens. Le PEB est basé sur un trafic prévisible et non le trafic que souhaiterait tel ou tel participant. Le rôle de l'état étant d'éviter l'implantation de futurs riverains dans des zones qui seraient soumises à terme à des nuisances sonores.

☞ **Mme SALOMÉ** (CCNAAT) souhaite que le trafic soit défini en fonction de ce qui peut être fait. En se projetant à 30 ans, il faut savoir ce qui est raisonnablement supportable en terme de bruit. Elle s'insurge contre la complicité des maires qui laissent grandir l'aéroport.

☞ **A. de LA MESLIÈRE** (CCIT) précise que le PEB ne protège pas une population existante, mais bien une population future. Il paraît contradictoire de vouloir un PEB protecteur et de refuser les perspectives réalistes de nombre de mouvements d'avion. Il ne faut pas masquer derrière une bataille de chiffres deux sujets différents : le PEB et le déplacement de l'aéroport. Depuis 2002, il est clair que le nombre de 140 000 mouvements ne repose sur aucune réalité.

☞ **Mme SALOMÉ** (CCNAAT) affirme que les riverains n'accepteront pas un PEB au-delà de 140 000 mouvements. Le commissaire enquêteur a d'ailleurs entendu et repris cette valeur. Pour les riverains, le PEB est une autorisation de trafic.

☞ **Mme DEMANDER** (Comité Fontaine-Lestang) ajoute que cela correspond à 40 % de mouvements de plus qu'à l'heure actuelle.

☞ **M. SADOUL** commente l'échéancier sur la présentation de la DAC Sud : L'échéancier est assez serré. En effet, la commission consultative doit le 6 mars 2006 se prononcer sur les indices du PEB. Puis le Préfet demandera la modification de l'arrêté de mise en révision auprès du Ministre de l'Équipement. Le projet sera ensuite communiqué aux maires des communes concernées, qui auront deux mois pour donner leur avis. A l'issue de cette période, l'ACNUSA sera consultée et l'enquête publique suivra. Si toutes ces étapes ne sont pas bouclées fin 2006, la période électorale qui suivra reportera l'approbation du PEB.

☞ **Mme MAUREL** (Mairie d'Aussonne) précise qu'avec le nouveau PEB, c'est plus de 22 hectares constructibles qui ont été supprimés. Elle témoigne de l'engagement des maires à prendre en compte dans le développement de leur commune les contraintes imposées par le PEB.

☞ **M. SADOUL** reconnaît que la protection des terrains constructibles est un exercice difficile pour les élus surtout dans un contexte de pression démographique et foncière. Le développement économique entraîne des nuisances et chaque Maire a sa propre politique en matière de droit des sols.

☞ **M. MAUREL** (Mairie d'Aussonne) ajoute qu'il est plus facile de céder aux pressions que de respecter la loi dans ces composantes parfois contradictoires. En effet les communes paient des amendes car les quotas de logements sociaux ne sont pas respectés, mais comment respecter ces quotas quand plus de 50% du territoire de la commune est gelé par le PEB ? Voilà les questions quotidiennes que doivent résoudre les maires des communes concernées.

☞ **M. SADOUL** demande que la carte du projet de PEB soit envoyée avant la Commission Consultative de l'Environnement du 6 mars 2006.

### **3/ Comparaison des bruits enregistrés sur les capteurs à Paris et à Toulouse**

☞ **Mme JULIA** (CCIT) présente une comparaison entre les mesures de bruit à Paris et Toulouse. En effet, le CCNAAT a annoncé dans certains documents que la mesure du bruit à Toulouse était supérieure à celles de Paris et que certains seuils de recommandations de l'OMS étaient dépassés. Les comparaisons sont abusives car les unités ne sont pas les mêmes. Le Laeq aéronautique (bulletin témoin) ne tient pas compte du nombre de mouvements d'avions et correspond à la moyenne des bruits d'avions. Le Laeq (24h) tient compte des bruits d'avions mais aussi du bruit de fonds résiduel. Aussi en ce qui concerne les mesures entre Paris et Toulouse, le document montre que le niveau d'exposition au bruit des riverains parisiens est bien supérieur à celui des riverains toulousains.

### **4/ Bilan des plaintes**

☞ **Mme COLLIN** (CCIT) présente le bilan des plaintes 2005. Elle précise que le nombre de plaintes a diminué mais qu'en revanche le nombre d'événements à étudier par plainte est en augmentation sensible.

☞ **A. de LA MESLIÈRE** (CCIT) note que la règle de 20% de plaignants génère 80% des plaintes est observée. Il propose d'ajouter une diapo pour apprécier ce point.

☞ **M. SADOUL** confirme que c'est un phénomène observé quel que soit le sujet de plaintes.

☞ **Mme COLLIN** (CCIT) explique qu'un pic important de demandes est observé l'été, en liaison directe avec les travaux d'entretien annuel effectués sur les pistes.

☞ **Mme JULIA** (CCIT) précise que les plaintes concernent majoritairement les trajectoires et non pas le bruit. Ce constat est le même sur les autres aéroports.

☞ **Mme SALOME** (CCNAAT) ajoute que si un riverain appelle l'association c'est pour se plaindre d'un avion qui vient de passer et qui l'a dérangé.

☞ **Mme JULIA** (CCIT) ajoute que la gêne exprimée par les riverains résulte de différentes composantes et qu'en particulier le fait de voir un avion sur une trajectoire inhabituelle suscite une inquiétude.

☞ **M. DUFETELLE** (Mairie de Toulouse) interroge la CCIT pour savoir si 90 % des plaintes sur les trajectoires est un pourcentage réel.

☞ **Mme JULIA** (CCIT) répond par l'affirmative.

☞ **Mme SALOME** (CCNAAT) persiste à penser que c'est le bruit qui a provoqué la gêne.

☞ **M. de FALETANS** (Mairie de Cornebarrieu) demande quel est le nombre de plaintes qui sont justifiées.

☞ **M. SANCHEZ** (Mairie d'Aussonne) témoigne du fait que ses administrés se plaignent du non-respect des trajectoires plus que du bruit. Cela est d'autant plus sensible pour des riverains qui expriment des inquiétudes sur la valeur patrimoniale de leur bien.

☞ **A. de LA MESLIERE** (CCIT) souhaite savoir si la zone D est prévue dans le PEB transitoire.

☞ **M. SADOUL** répond que l'article L 147-7.1 ne le permet pas.

☞ **M. de FALETANS** (Mairie de Cornebarrieu) rappelle que les communes jouent le jeu de l'information des populations.

☞ **Mme JULIA** (CCIT) précise que la vocation de la zone D est d'imposer aux bailleurs ou vendeurs d'informer les locataires ou propriétaires des nuisances existantes. Force et de constater à ce jour que cette information fait défaut. Cette situation perdurera avec le PEB transitoire.

☞ **Mme CHARPENTEAU** (Mairie de Ramonville) informe l'assemblée que sur sa commune les aménagements sont réalisés, en particulier sur le nouveau lotissement avec les contraintes de la zone D notamment en prévoyant le double vitrage. La commune fait en sorte de répondre aux besoins de logements sociaux tout en créant des logements labellisés.

☞ **Mme SALOME** (CCNAAT) trouve dommageable que la commune de Ramonville construise un lotissement et implante de nouveaux riverains sous le couloir aérien dans une zone exposée au bruit (64 Décibels en moyenne).

## **5/ Point sur les campagnes mobiles**

☞ **Mme JULIA** (CCIT) propose de modifier le mode de fonctionnement précédent en programmant en début d'année pour l'année entière les campagnes ponctuelles à réaliser (demandes de riverains et propositions de la CCIT en fonction des plaintes).

## **6/ Vols de nuit**

☞ **A. de LA MESLIERE** (CCIT) présente l'étude réalisée par la CCIT sur les vols de nuit sur la période 22h00 – 6h00. Les propositions de l'aéroport au vu de cette étude visent à ne pas programmer de nouveaux vols commerciaux et charters dans le cœur de nuit (0h00-6h00) et à figer le nombre de mouvements de fret et poste à la situation actuelle. Sur la tranche 22h00-0h00, le gestionnaire souhaite garder une marche de progression nécessaire à l'économie régionale en

particulier pour les voyages affaire avec une possibilité de développer les aller-retour journée notamment vers les grandes capitales européennes.

☞ **Mme CHARPENTEAU** (Mairie de Ramonville) réplique que la nuit est courte et demande à M. de la Meslière si elle doit comprendre que le nombre de vol de 22h00 à 0h00 augmentera.

☞ **M. de LA MESLIERE** (CCIT) confirme que l'aéroport souhaite préserver une marge de progression sur le créneau 22h00 – 00h00. Il demande de prendre acte des engagements de l'aéroport, l'activité de 0h00 à 6h00 est essentiellement liée au fret et à la poste et impacte la compétitivité des entreprises de la région.

☞ **Mme DEMANDER** (Comité Fontaine-Lestang) demande à M. De la Meslière si TNT Express, comme elle l'a entendu dire, va venir s'installer à Toulouse.

☞ **M. de LA MESLIERE** (CCIT) répond que TNT Express est sur la plate-forme depuis plusieurs années et que la CCIT ne souhaite pas développer plus l'activité de nuit, cependant l'activité fret peut aussi se développer de jour.

## **7/ et 8/ Loi sur l'eau et Dossier ICPE Groupe Froid**

A la demande de M. SADOUL l'information sur ces points sera abordée à la Commission Consultative de l'Environnement du lundi 6 mars 2006.

## **9/ Questions diverses**

### **1. OPTIMAL**

☞ **M. DUBOIS** (SNA Sud) présente succinctement le projet OPTIMAL. Il s'agit d'un projet européen de recherches regroupant notamment Airbus, Eurocopter et la DGAC. Cette expérimentation sera réalisée en 2007. Les résultats de cette étude seront exploités sur du moyen long terme. Selon le calendrier le mois qui a été retenu (sous réserve de confirmation) est le mois d'août 2007, mois d'activité réduite. Ce projet consiste à étudier :

- l'approche en descente continue grâce à un système de guidage au sol, ce qui permettra de réduire le bruit.
- Une procédure d'arrivée à forte pente et une procédure indépendante des avions pour les hélicoptères

Ce projet est effectué sur Toulouse-Blagnac car l'aéroport est le seul en France doté du système nécessaire pour cette étude.

☞ **M. DELTOUR** (Air France) informe l'assemblée qu'Air France a participé à cette expérimentation à Marseille et qu'elle s'est avérée très satisfaisante. Air France est très impliqué dans tous les projets de recherche qui permettront une diminution du bruit.

☞ **M. BOURREAU** (Mairie de Blagnac) demande un calendrier plus précis et souhaite être averti lorsque cette étude débutera en particulier sur les vols d'hélicoptère sensibles pour les riverains blagnacais.

### **2. PROCEDURES**

☞ **M. ANOUILH** (SNA Sud) présente à titre d'information la modification de procédure d'approche. Ce projet n'est pas soumis à enquête publique, car les niveaux de vol concernés se situent au-dessus du niveau 65. Ce dossier sera présenté prochainement à l'ACNUSA.

3 segments de route sont concernés par cette modification :

- Routes
- Arrivées et départs (SID et STAR)
- Approches

Les phases d'atterrissage ne sont pas touchées, les phases sont modifiées à environ 20 Km de Toulouse. Le faisceau principal de NARAK est concerné (46% des vols).

Ces modifications ont été aussi demandées par le CER (Centre En Route) de Bordeaux. Ces modifications entraînent un changement de statut pas de trajectoire.

TAN/TBO sera supprimé (départ plein ouest), qui est un flux mineur, les départs seront réajustés sur ANETO, un segment nouveau au-delà du FL 100.

La procédure approche face au nord aura :

- Un statut « arrivée » au lieu d' « approche »
- Un guidage de 95% des avions et des aires de protection, sachant qu'à ce jour 90% des avions sont sur le trait nominal
- Demain les aires d'arrivée changeront notamment les aires de protection
- Le survol d'attente ADIMA est déplacé de 4 Km au sud-ouest libérant du survol Castres. Une nouvelle aire de survol, ADIMO, se situera à 8 Km au sud-ouest, tout ceci se passe au FL 80.

### **3. PRESENTATION DU COLLECTIF CCNAAT**

☞ **Mme SALOME** (CCNAAT) présente le point de vue du collectif sur différents sujets et reprend les grands points évoqués dans le rapport annuel de l'ACNUSA :

- Poursuite de la hausse du trafic aérien (taux de croissance d'avant 2001) et progression forte du nombre d'habitants sur l'agglomération toulousaine (+15000 par an)
- Marseille plus fort taux de croissance, l'effet TGV est maintenant absorbé
- Les recommandations de l'OMS et du CSHPF de seuil à ne pas dépasser pour la santé de riverains
- Les constats de l'ACNUSA : les seuils ne sont pas respectés à Toulouse
- Propositions de réduire le PEB et le PGS
- couvre-feu nocturne ou indemnisation des riverains sur 10 ans
- les sommes en jeu pour l'indemnisation correspondent aux travaux d'un nouvel aéroport
- L'état poursuit en justice par le conseil général du val d'oise
- Au-delà du PEB, pour les agglomérations (directive européenne) il faut mettre en place un plan d'actions de lutte contre le bruit
- Nécessité de créer un observatoire du bruit tous modes de transport confondu
- Difficulté d'analyse sur les données sentinelle :
  - chaque aéroport a des indicateurs différents
  - opacité sur l'information des vols d'essai
  - déplacement du capteur sur les pistes

- le non-respect de certaines procédures
- étudier la suppression de la procédure PUMAL

☞ **M. de LA MESLIERE** (CCIT) estime qu'il est important d'agir sur certaines procédures aériennes et sur leur respect. En effet, il fait le lien avec le bilan des plaintes présenté, dont la majorité est lié à des trajectoires inhabituelles..

☞ **M. DUBOIS** (SNA Sud) évoque la procédure PUMAL et indique qu'un rappel a été fait aux contrôleurs pour éviter d'utiliser cette procédure la nuit pour des avions ayant un faible taux de montée.

☞ **M. SADOUL** en conclusion demande à ce que tous les éléments présentés soient envoyés en amont de la Commission.