

5Daux, le 14 août 2023

Monsieur le Maire de DAUX

A

Monsieur le Président de l'ACNUSA
244 Boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Objet : Expérimentation Fisto/Lacou : retour sur la période 2019-2023 et demandes de la commune de Daux

Copie à : Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture Président de la CCE.

PJ :

- Annexe 1 : Principales décisions relatives à l'expérimentation Fisto/Lacou
- Annexe 2 : La trajectoire Fisto/Lacou aujourd'hui : un tracé à respecter
- Annexe 3 : Etude du bruit des aéronefs depuis le début de l'année 2023
- Annexe 4 : Résumé des positions défendues par la commune de DAUX

Monsieur le Président,

La commune de DAUX sollicite à nouveau l'ACNUSA concernant sa situation en regard de l'expérimentation Fisto/Lacou ; nous avons en effet appris en mai 2023 que la décision de généralisation avait été prise en septembre 2022 pour effet en décembre 2022.

L'ACNUSA, le commissaire enquêteur ont pris au cours de cette expérimentation un certain nombre de positions dont nous sollicitons l'application, notamment dans le cadre des ateliers du PPBE en cours, tout en déplorant vivement la généralisation de cette expérimentation dont le déroulé présente de nombreux manques de notre point de vue et que la CCE avait rejetée.

Nous avons joint à la présente un large extrait des décisions de l'ACNUSA (avis 21019/31 du 6 novembre 2019, avis ACNUSA 2022/1 du 10 janvier 2022) du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (annexe1). Les principales sont les suivantes :

Les conclusions du commissaire enquêteur demandaient sous forme de réserve :

- Que le tracé soit respecté tel que déposé dans le dossier d'expérimentation
- Qu'une étude de faisabilité soit faite pour décaler la trajectoire vers l'Est
- D'augmenter l'altitude des aéronefs
- De mettre en place des sonomètres

Et sous forme de recommandations :

- Que des procédures R NAV soient établies pour l'Ouest et l'Est
- Que soient communiquées les études prospectives du PEB et du PGS

- Qu'une réflexion soit menée pour mieux associer les élus et les associations.

L'ACNUSA dans ses avis de 2019 et 2021 a exprimé notamment une recommandation (2019) et 3 réserves (2021) :

- Elle propose qu'un volume de protection environnemental de DAUX soit étudié (2019) et demande que les trajectoires et les altitudes soient respectées (2021)
- Elle demande que des sonomètres soient installés à DAUX et à Merville
- Elle demande qu'un état des nuisances liées aux départs Est et Ouest soit établi pour que des améliorations soient trouvées pour améliorer la situation des villages les plus directement concernés.

Depuis février 2020, suite à la mise à disposition par ATB d'un dispositif sonomètre mobile Sentinelle à partir de décembre 2019 implanté aux écoles de DAUX (malheureusement après la fin de l'expérimentation mais avant la levée des réserves), la commune de DAUX alerte les autorités sur l'impact réel des modifications de trajectoires. Les mesures qui se poursuivent grâce au dispositif BruitParif implanté sur le même lieu depuis février 2021 font l'objet d'une étude ci-après (annexe 3).

La commune de DAUX a demandé dès l'été 2019 et rappelé dans sa contribution à l'enquête publique :

- Qu'un état avant expérimentation des nuisances sonores soit établi ou rétro-conçu ; ce point a été soulevé dans son rapport par le commissaire enquêteur et n'a pas reçu de réponse.
- Que l'analyse soit menée de façon globale (tous les départs Nord et pas seulement Fisto/Lacou) afin de disposer :
 - o De l'impact résultant notamment en termes de zones NA62 db, NA65 db et plus généralement de l'impact sur le PGS, impact qui va bien au-delà des 25 habitants identifiés par la DGAC
 - o Que l'on ne se base pas sur une seule étude papier mais qu'on puisse disposer de données réelles
- Que l'impact sur la santé des habitants soit pris en compte.

Concernant les trajectoires Fisto/Lacou, le commissaire enquêteur demandait par une réserve nous l'avons vu que soit étudiée la possibilité de décaler légèrement la nouvelle trajectoire Fisto/Lacou vers l'Est. L'analyse faite par la DGAC (qui à cette occasion a mesuré 64 db de niveau de bruit aux écoles), a conclu que cela n'était pas possible. Il s'avère que des trajectoires enregistrées supposées rester sur la ligne Ouest de l'expérimentation se rapprochent de DAUX d'environ 300m au vu des analyses des trajectoires flight radar24 (annexe 2). La commune de DAUX demande que conformément à la demande du commissaire enquêteur et à la recommandation de l'ACNUSA sur le respect des trajectoires celle-ci reste pour les vols Fisto/Lacou sur le trajet qui a été présenté dans le dossier d'expérimentation et soumis au commissaire enquêteur.

Concernant les trajectoires de toute destination, la commune de Daux insiste depuis l'origine pour que l'approche soit globale et prospective tous départs Nord (le plan de développement de l'aéroport donne des éléments prévisionnels qui auraient pu ou pourront être utilisés ?).

Sur ce point, l'ACNUSA a demandé explicitement en 2019 qu'un VPE soit envisagé pour la ville de DAUX pour les départs Ouest et a émis dans ses recommandations de 2021 le souhait que des améliorations soient apportées la situation des villages les plus concernés par les départs Ouest et Est ; le commissaire enquêteur a demandé pour sa part que la procédure NADP1 soit appliquée pour tous les départs de la piste 32.

Nous sollicitons l'Acnusa pour qu'elle confirme, au moment où les ateliers PPBE démarrent, son avis en vue de réduire l'impact des survols de départ Ouest sur le village de Daux. La poursuite de la reprise du trafic milite pour une clarification rapide.

Concernant les impacts sonores, l'étude ci-après (annexe 3) montre bien que la majorité des impacts sonores de plus de 62db est bien causée par les départs Nord auxquels s'ajoutent bien sûr les virages Ouest. Le commissaire enquêteur a reconnu qu'il n'a pas disposé d'autres sources que les études papier de la DGAC et a aussi déploré que l'évolution des populations sous NA 62db ne soit pas

évaluée. Nous souhaitons que cette étude NA62 soit menée pour évaluer les populations nouvellement soumises à ce niveau sonore en regard de celles qui ne le sont plus. L'impact de la récurrence du bruit sur la santé mérite d'être analysé par ailleurs.

L'étude réalisée sur la fin juin 2023 montre en effet que pour la semaine analysée 5 jours sur 7 ont vu plus de 25 avions jour dépassant le seuil des 65db aux écoles. L'impact est encore plus important pendant la période scolaire (7h15-18h45).

La croissance continue du Lden qui désormais frôle en moyenne les 50db et les dépasse certains jours laisse présager une extension de la zone D du PEB sur le village qui jusqu'à aujourd'hui était épargné contrairement aux conclusions du commissaire enquêteur.

Enfin il a été aussi demandé par le commissaire enquêteur que le processus d'information soit revu (élus hors CCE et populations). Un atelier du PPBE a été lancé sur ce sujet et nous y contribuons.

Le commissaire enquêteur a aussi reconnu que la représentativité d'une commune « impactée » par une commune « bénéficiaire » posait un problème. Malgré nos demandes de disposer d'un siège à la CCE distinct de celui de la commune de Merville, notre demande auprès de Monsieur le président de la CCE n'a pas été agréée pour le moment.

La population de DAUX a vu le bruit la concernant doubler voire tripler depuis le début de l'expérimentation Fisto/Lacou ; elle pensait sincèrement que les mesures réelle produites dès 2019 et les difficultés liées à l'organisation de l'expérimentation qui avaient conduit la CCE à émettre un avis négatif seraient prises en compte. Elle est très mécontente de la situation actuelle et inquiète dans le cadre de la croissance du trafic aérien. Les communes voisines de Larra et de Grenade ont-elles aussi été impactées par l'évolution des trajectoires et se sont clairement manifestées.

C'est pour cela que je sollicite que des orientations claires soient précisées à la DSAC afin que les recommandations que vous avez exprimées ainsi que celles du commissaire enquêteur soient prises en compte dans les prérequis du cadre des chantiers PPBE auxquels nous contribuons pour une mise en place la plus rapide possible.

L'atelier des territoires, l'approche équilibrée, chantiers auxquels nous participons avec les communes voisines et la Communauté des Communes des Hauts-Tolosans requièrent une démarche prospective commune transparente et lucide, soucieuse de l'environnement, de la santé, de l'indispensable développement économique et de la capacité d'accueil de nos villages confrontés à une forte croissance durable de leur population.

Je reste à votre disposition ainsi qu'à celle de Monsieur le secrétaire général pour toute remarque ou réunion sur ce dossier et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Maire,
Patrice LAGORCE

Annexe 1 : Principales décisions relatives à l'expérimentation Fisto/Lacou

Réponse de l'ACNUSA à la mairie de DAUX en date du 5 décembre 2029

Monsieur le Maire,

Par votre lettre du 28 octobre dernier citée en référence, vous attirez mon attention sur l'expérimentation qu'a engagée le service de la navigation aérienne-Sud (SNA-S) le 23 mai dernier concernant les procédures de départ en piste 32.

Comme vous le mentionnez, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires avait émis le 5 février 2019 un avis (2019/5) favorable à cette expérimentation dès lors que la population impactée par les nuisances sonores était en diminution. Le collège de l'Autorité demandait dans son avis que l'impact de cette modification soit bien documenté dans le cadre de l'enquête publique.

Lors de la présentation par le SNA-S du bilan de l'expérimentation devant le collège, en séance le 6 novembre dernier, la situation de Daux a bien été mise en exergue. Et si le collège recommande (avis 2019-31 joint à la présente), sous réserve de l'avis du commissaire-enquêteur suite à l'enquête publique, une mise en œuvre des travaux pour aboutir à la création des procédures de départ en 32, il recommande également, compte tenu des fortes dispersions des trajectoires au-dessus de la commune de Daux (en particulier), la mise en place de volumes de protection environnementale, ces derniers permettant de limiter les survols des zones d'habitations.

Cet avis rendu public, publié sur le site de l'Autorité, a été adressé par courrier au préfet de Haute-Garonne et aux services de la DGAC pour les sensibiliser à la nécessité de créer ces volumes de protection.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma meilleure considération.



Gilles Leblanc

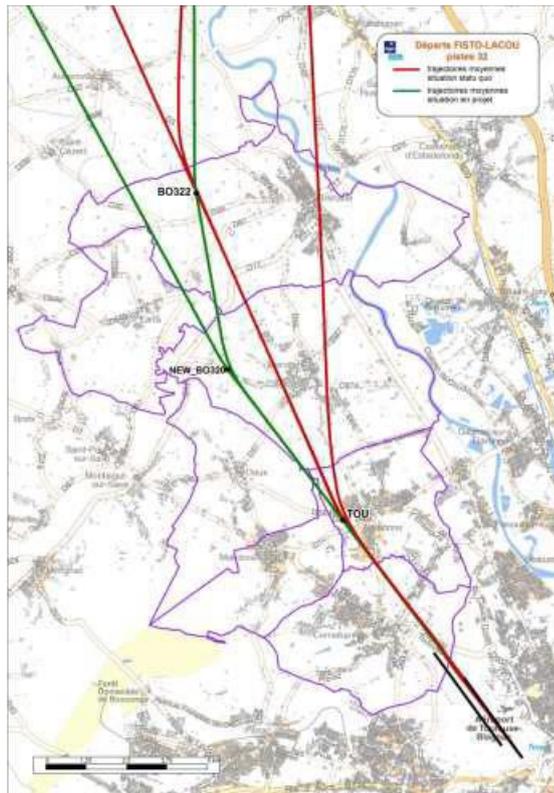
Extrait de l'avis ACNUSA 21019/31 du 6 novembre 2019 joint au courrier ci-dessus

- Nord : procédures FISTO et LACOU 5Q créées en piste 32 pour remplacer les procédures conventionnelles

Sous réserve de l'avis du commissaire enquêteur suite à l'enquête publique réalisée, le collège recommande une mise en œuvre rapide des travaux permettant d'aboutir à la création de ces deux procédures.

Compte-tenu des données trajectographiques observées durant le bilan de l'expérimentation, le collège de l'Autorité recommande la mise en place de volumes de protection environnementale sur l'ensemble des départs nord de manière à endiguer les fortes dispersions observées, notamment au-dessus de la commune de Daux. Les volumes de protection environnementale ont en effet fait leurs preuves sur Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly, où ils permettent grâce à la bonne information des pilotes et des contrôleurs aériens de limiter les survols des zones d'habitations. Il demande à ce que les procédures conventionnelles soient mises en voie d'extinction.

Modification des trajectoires (dossier d'enquête publique)



Extraits du rapport du commissaire enquêteur

3.3- Bilan conclusif avec analyse des avantages et inconvénients A- Réflexion préalable

Réflexion préalable

- Avant d'évaluer les avantages et les inconvénients d'un tel projet, il y a lieu de se poser la question fondamentale suivante :

Dans un environnement aussi construit, y compris vers le Nord de Toulouse, où les équilibres notamment urbanistiques se sont façonnés depuis plus de 15 ans, peut-on modifier un couloir aérien aussi stratégique et important que celui vers le nord (Paris, Londres, Lille, Nantes...) ? Ou faut-il considérer, de fait, la situation figée ad vitam aeternam dans cet environnement très urbanisé ?

Il y a lieu de souligner qu'un bon nombre d'observations du public, vont dans le sens du statu quo.

- Sans faire de philosophie, je considère que des évolutions, allant vers une amélioration de la situation pour le plus grand nombre sont toujours possibles et à rechercher, en s'appuyant notamment sur des progrès techniques ou des ruptures technologiques. C'est le cas de ce projet, avec la mise en place de la procédure RNAV guidée par satellite qui permet des trajectoires plus élaborées.

En conclusion, sur cette question préalable et de base, je considère la solution statu quo, comme, a priori, non inévitable.

- Se pose alors et dans un deuxième temps, la question des conditions exhaustives pour que l'évolution aille dans le sens d'une vraie amélioration de la situation et d'une forme d'acceptabilité par la collectivité au sens large.

Dans le cas de la modification des trajectoires pour les départs vers le N et NO, RNAV FISTO/LACOU, piste 32, j'émet les 7 conditions suivantes :

1- La condition préalable est que les conditions de sûreté et de sécurité soient remplies.

2- Le « moins de personnes survolées sous FL65 » doit être significatif et indiscutable

3- Le nouveau couloir aérien ne doit pas amener les avions à survoler, sous trace, des communes jusque-là épargnées.

Déplacer un couloir aérien de cette importance (56% du trafic vers le nord) d'une commune sur une autre, revient d'une certaine manière à déplacer et imposer « une importante servitude » qui n'existait pas. Cela ne me paraît pas acceptable sur le principe, singulièrement au regard de la véritable contrainte susceptible de modifier en profondeur les équilibres sur les choix faits dans la durée en matière d'urbanisme. On pourrait l'envisager, seulement dans les cas particuliers suivants : Problèmes de sécurité avérés, utilité publique demandée et

démontrée, zones agricoles, naturelles importantes et non urbanisées, cas de force majeure (aviation militaire, ...).

Ces exceptions ne relèvent pas de la réalité du cas présent, dont la finalité est environnementale dans un contexte particulièrement urbanisé. Le couloir FISTO/LACOU, doit ainsi rester en projection sous trace et après la balise TOU et avant BO322, sur Aussonne, Mondonville, Merville et Grenade.

4- L'évolution du cône de bruit sur les populations, doit :

- Présenter un bilan largement positif, notamment par l'indicateur NA65dB.

C'est le niveau de bruit qui couvre une conversation.

- L'impact NA62dB doit lui aussi montrer un bilan largement positif, car les courbes NA62dB et Lden 50dB (zone D), sont finalement assez proches.

- Préserver, pour l'essentiel, les équilibres en matière d'urbanisation (PLU/PEB). La gêne sonore ressentie doit pouvoir être appréciée et mesurée en continu sur les zones fortement impactées par différents flux de fortes intensités, dont FISTO/LACOU

Ceci doit permettre de discerner l'origine de la gêne ressentie et ainsi de satisfaire aux besoins d'analyse et d'études, en vue de mieux déterminer des solutions concrètes.

Cela doit permettre aussi d'assurer une information du public. Ce dispositif de mesure de bruit, avec normes d'appareillage de qualité, pourrait également permettre d'identifier les trajectoires inhabituelles pour ensuite en rechercher les causes et éventuellement intervenir auprès des compagnies aériennes.

6- Le coût de la modification doit être :

- Proportionné aux gains attendus pour ce qui relève de l'environnement
- Acceptable pour ce qui relève de l'aspect humain.

- Le coût environnemental se mesure par les surconsommations et les émissions atmosphériques.

- Le « coût humain » s'envisage au travers des risques encourus (pollution, santé) et des pertes subies (cadre de vie, dépréciation immobilière).

7- Une relative acceptabilité du projet par les collectivités et les riverains.

Elle doit être recherchée, car le véritable enjeu, in fine, est l'acceptabilité par les élus et les riverains, de l'Aéroport de Toulouse Blagnac (ATB), 6ème aéroport de France situé dans un environnement particulièrement urbanisé.

ATB avec Airbus, constitue un vecteur essentiel du développement économique de toute une région et a fortiori, du fait qu'il n'y a pas d'alternatives compétitives (pas de TGV Paris Toulouse).

Cette acceptabilité repose sur :

- Une étude avec des données et des résultats reconnus fiables et sincères
- Une information suffisante, pour une bonne compréhension du projet et une concertation jugée équitable.
- Un ressenti de la gêne sonore jugée acceptable par la grande majorité des riverains, si test.

B- Analyse des conditions exhaustives précédentes, pour une appréciation objective de la recevabilité ou non du projet,

1- Les conditions de sûreté et de sécurité doivent être remplies (condition préalable)

- Les procédures RNAV sont déjà éprouvées et ont été validées par des instances indépendantes (ACNUSA). La faisabilité technique du dispositif RNAV « GNSS » est acquise.

- Après plusieurs études rejetées pour des raisons de sécurité, le projet technique proposé a été validé par l'ACNUSA et la CCE.

- Les tests sont en cours depuis près de 6 mois, sans problème inhérent à la sécurité.

- En conséquence :

je considère que le projet de modification de la procédure de départ guidée par satellite dite « GNSS » pour les décollages face au Nord-Ouest de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, présente à la fois, les garanties en matière de sûreté et de sécurité.

2- Le « moins de personnes survolées sous FL65 » doit être significatif et indiscutable

- Les nouvelles trajectoires FISTO/LACOU s'efforcent, avec la mise en place du « way point » BO320, de s'éloigner des zones urbanisées (centre de Merville) pour survoler des secteurs non urbanisés ou peu urbanisés, c'est le fil directeur du projet. En outre, il y a moins de dispersion grâce à la RNAV.

Les figures 19 et 20, pages 34 et 35 de l'étude d'impact (EICA) illustrent parfaitement cet objectif d'un moindre survol des populations.

- En conséquence,

je considère qu'il y a des gains significatifs et non discutables en matière d'habitants, moins survolés sous trace, sous FL65 (1981m). 3- Le nouveau couloir aérien ne doit pas amener les avions à survoler, des communes jusque-là épargnées

DAUX

- Le flux FISTO/LACOU ne passe pas directement au-dessus de DAUX, mais tangente les limites géographiques de la commune et se situe perpendiculairement à environ 1,5km de l'école.

La dispersion est moindre avec le dispositif RNAV. Pour autant, il n'est pas improbable, compte tenu de la proximité, que des avions survolent le territoire de la commune de DAUX (demandes par les pilotes de trajectoires plus directes pour des raisons diverses).

Des trajectoires non respectées ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses observations du public, synthétisées dans le thème 8 du dossier d'enquête publique.

- En conséquence, pour ne pas survoler DAUX :

je considère qu'une limitation de la dispersion est nécessaire pour éviter un survol, sachant que le couloir aérien FISTO/LACOU est proche de la limite géographique de la commune. Ainsi je demande que :

- Une obligation à respecter la trajectoire (rester sur le trait), soit prescrite jusqu'au point BO322.

Cette disposition sera également bénéfique pour les autres communes, MERVILLE et LARRA notamment.

- L'opportunité d'un décalage vers l'Est du waypoint BO320 soit examinée et ce, sans compromettre substantiellement les gains enregistrés sur MERVILLE.

Ces deux points font l'objet d'une réserve.

LARRA

- La bifurcation du flux LACOU à partir du nouveau point BO320, conduit à un survol de la commune de LARRA dans sa partie la plus à l'Est où l'urbanisation est moindre, notamment : chemin de Bordevieille, chemin Saint-Jean et route de Launac.

- Un léger décalage du point BO320, plus au sud et dans l'axe de la piste doit permettre de s'éloigner encore du village de LARRA et des secteurs précités, plus Engarres (Grenade).

- En conséquence :

Je considère que des dispositions doivent être prises pour éloigner le couloir aérien des limites géographiques de la commune de LARRA et se décaler légèrement d'Engarres

A ce titre, je demande que :

La divergence du flux LACOU /OVDIL, se réalise à partir du point BO322, comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir du point BO320, comme dans l'expérimentation en cours.

Le point BO320 soit décalé plus au sud, dans l'axe de la piste

Cette distance est à déterminer de façon à ne pas obérer les gains enregistrés sur MERVILLE

Ces deux points font l'objet d'une réserve.

La première disposition conduit à sortir le couloir aérien des limites géographiques de LARRA.

La deuxième disposition induit une diminution de l'empreinte sonore NA62 sur le Nord-Est de DAUX et l'Est de LARRA ainsi qu'au lieu-dit Engarres.

Les deux dispositions (décalage d'environ, 1km de LACOU et 0,5km de FISTO), induisent pour LARRA, une empreinte visuelle et sonore quasi équivalente à celle d'avant l'expérimentation.

4- L'évolution du cône de bruit sur les populations doit :

Présenter un bilan largement positif (notamment par l'indicateur NA65Db mais aussi NA62) :

Préserver, pour l'essentiel, les équilibres en matière d'urbanisation (PLU/PEB).

1-Evolution du cône de bruit et bilan en lien avec l'indicateur NA65dB

- La procédure RNAV et la mise en place du nouveau « waypoint » BO320 de survol entre MERVILLE et DAUX conduit, ipso facto, selon l'étude EICA, à un impact sonore (NA 65dB) plus faible pour environ 1800 personnes et 1 école de Merville. Cela représente, pour les 7 villes concernées par l'enquête publique, un gain de 24% de personnes impactées avec comme principale bénéficiaire MERVILLE (-62%).

L'empreinte sonore sur DAUX est négative, avec un différentiel de +25 (NA65dB). La situation d'AUSSONNE demeure quasi-inchangée, mais des améliorations sont attendues avec la procédure « moindre bruit au décollage ».

- Les écoles de DAUX et de MERVILLE sont équidistantes (environ 1,5km) du nouveau couloir aérien. Il y a lieu d'en déduire, toutes choses égales par ailleurs, une certaine symétrie de la gêne ressentie en ces deux endroits sensibles.

- L'altitude des avions est un facteur déterminant dans la perception du bruit ressenti par les riverains. Des observations récurrentes (altitude basse des avions) sont allées dans ce sens lors de l'enquête publique. Une thématique en a résulté.

Le niveau sonore en champ libre est inversement proportionnel au carré de la distance. Augmenter la hauteur revient donc à retirer quelques décibels.

La modification des procédures RNAV pour FISTO 5Q et LACOU 5Q vers le Nord et le Nord-Ouest, est associée à la procédure « moindre bruit au décollage » NADPI. La contrainte NADPI sur les départs RNAV, rehausse l'altitude moyenne attendue.

Cette procédure apporte un plus pour les communes proches des pistes comme Aussonne. Ce plus, n'a pas été réellement perçu par les riverains. A-t-elle été bien appliquée pour FISTO/LACOU (décollage seuil de piste ?), et en outre, bon nombre d'aéronefs ne l'appliquent pas.

Appliquer de manière exigeante la procédure NADP1 à FISTO/LACOU et la généraliser à l'ensemble des départs vers le Nord constituent un vrai plus pour les communes proches, mais aussi les autres.

Augmenter la hauteur de passage au point BO322, avec une pente minimale à 8%, (au lieu de 6% actuellement), garantirait une altitude de passage au point BO322 d'au moins +1100ft (+ 330m) et au point BO320 d'au moins 800ft (+ 250m). Cette disposition améliore théoriquement et proportionnellement à la distance, les niveaux sonores sur LARRA (hauteur +280m), MERVILLE (hauteur +190m) et DAUX (hauteur +170m).

Cette disposition doit permettre d'atténuer l'intensité acoustique ressentie au niveau du secteur d'ENGARRES (+ 300m d'altitude environ), commune de GRENADE.

- En conséquence :

Concernant l'évolution du bilan sonore, en lien avec l'indicateur NA65dB

Je considère que les nouvelles procédures FISTO 5Q/LACOU 5Q et NADP1 en piste 32 pour le N et le NW, constituent après 2010 (FISTO 5P), un pas supplémentaire vers l'amélioration des nuisances sonores. Le bilan « avant -après » concernant le nombre de personnes impactées est largement positif (-1800 personnes avec l'indicateur NA65dB).

Cependant les remarques exprimées par les riverains (LARRA et DAUX notamment), témoignent d'une gêne sensible ressentie depuis le début de l'expérimentation.

A cet égard, la situation est largement perfectible par la mise en œuvre effective de la mesure suivante :

Améliorer la procédure NADP1 pour FISTO/LACOU

- niveau du décollage sur piste à mieux définir

- publication d'une pente minimale à 8% voire plus, pour codage des aéronefs)

- prescrire, en conséquence, une hauteur minimum de vol au point BO322

Ce point fait l'objet d'une réserve

Dans un deuxième temps généraliser NADP1 à l'ensemble des départs en piste 32.

Ce point fait l'objet d'une recommandation.

Bien entendu, les mesures demandées dans l'examen de la condition 3 « Le nouveau couloir aérien ne doit pas survoler, des communes jusque-là épargnées » vont dans le sens d'une amélioration du bilan sonore NA65, notamment pour DAUX et LARRA. A savoir :

Prescrire une obligation à respecter la trajectoire (rester sur le trait), jusqu'au point BO322.

Examiner l'opportunité d'un léger décalage vers l'Est du waypoint BO320.

Cette distance est à déterminer de façon à ne pas obérer les gains enregistrés sur MERVILLE

Réaliser la divergence du flux LACOU /OVDIL, à partir du point BO322, comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir du point BO320, comme dans l'expérimentation en cours.

Décaler le point BO320 plus au sud, dans l'axe de la piste

Cette distance est à déterminer de façon à ne pas obérer les gains enregistrés sur MERVILLE

Je regrette, même si cet indicateur est donné à titre indicatif (pas obligatoire pour les autorités), que le décompte de la population impactée par l'indicateur NA62dB n'est pas été fourni.

Il aurait apporté, dans un souci de transparence, un éclairage intéressant et une plus grande confiance du public.

L'examen de la figure 28, page 45/60 de l'EICA, laisse supposer que ce bilan est positif, puisque le bourg de MERVILLE est épargné. Il est manifeste que les mesures précitées vont dans le sens d'une amélioration de ce bilan.

2- Préserver, pour l'essentiel, les équilibres en matière d'urbanisation (PLU/PEB).

Je rappelle que le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) s'impose aux communes en matière d'urbanisme. Le PEB fixe pour 10 à 15 ans les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores, sur la base d'études prospectives.

Il est donc structurant et doit permettre dans la durée un développement maîtrisé, sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par l'exploitation de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

Quatre zones d'exposition au bruit sont définies en fonction du niveau de l'indice Lden (1) qui module le bruit, notamment en fonction du moment (journée, soir, nuit).

(1) Lden : Level day, evening, night

Pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac :

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone A est fixée à 70

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone B est fixée à 62 (62- 70)

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone C est fixée à 55 (55- 62)

L'indice Lden définissant la limite extérieure de la zone D est fixée à 50 (50- 55)

En zone C, les constructions individuelles groupées et les immeubles collectifs sont interdits

En zone D, toutes les constructions sont autorisées, sous réserve des mesures d'isolation acoustique prévues par l'article L.112-12 du code de l'urbanisme.

Pour MERVILLE, le PEB actuel fixe des contraintes d'urbanisme minimales, rendant la densification parfaitement possible. Deux zones sont présentes zones D et zone C.

(Zone D = zone d'information, pour une grande partie agglomérée et zone C = gêne modéré, pour une petite partie sud moins urbanisée de la commune). Dans ce cadre, le déplacement plus à l'ouest du couloir aérien, hors du centre-ville, est tout à fait pertinent et globalement favorable pour la population et pour la municipalité en matière d'urbanisme : Glissement de la zone D en dehors du bourg et quasi stabilité de la zone C au sud-ouest.

Pour DAUX, le PEB actuel montre que la zone C effleure l'Est de la commune et que la zone D couvre marginalement cette partie Est. Le bourg se situe en dehors de toutes zones du PEB.

- Le déplacement vers l'ouest du couloir aérien FISTO/LACOU, va inévitablement faire glisser les deux courbes Lden, C et D, sans pour autant atteindre la zone urbanisée du Bourg. (simulation faite par DGAC à partir du PEB actuel, avec conclusions dans son mémoire en réponse).

- La disposition consistant à imposer une pente minimale NADP1 et une altitude minimum des aéronefs au point BO322 et ainsi élever l'altitude des avions au droit de DAUX devrait atténuer ce glissement.

- Ce glissement, a fortiori atténué par une altitude minimum des aéronefs, ne modifie pas, au regard du PEB, l'équilibre en matière d'urbanisation de la commune.

Il y a lieu de noter que l'impact prégnant pour le bourg de DAUX en matière de décollage, est le flux vers le Sud-Ouest, avec les virages à l'aplomb.

- Il y a lieu de noter également que, tant pour MERVILLE que pour DAUX, le Plan de Gêne Sonore (PGS) en vigueur, n'active aucun dispositif d'aide à l'insonorisation des logements.

Pour LARRA, l'ensemble de la commune se situe en dehors de toute zone du PEB.

La divergence du flux LACOU /OVDIL à partir du point BO322 et le décalage plus au sud du point BO320, doivent conduire à un PEB similaire à l'actuel, avec le cas échéant, une zone D, effleurant la partie la plus à l'Est de la commune.

Pour toutes les communes

- Pour les communes dont la nouvelle trajectoire est proche où relativement proche de la situation statu quo, l'évolution du PEB ne peut-être que marginale. (Aussonne, Mondonville)

- Les dispositions suivantes, objets de réserves, sont de nature à atténuer le glissement vers l'ouest de la zone D du PEB :

- Elever le niveau d'altitude au passage du point BO322) LARRA, DAUX et GRENADE

-Faire diverger le flux LACOU /OVDIL à partir du point BO322) LARRA

- Décaler plus au sud le point BO320) LARRA

- La zone D, zone d'information, n'est par définition pas restrictive en matière d'urbanisation

- En conséquence :

Concernant la préservation, pour l'essentiel, des équilibres en matière d'urbanisation (PLU/PEB)

Je considère que les équilibres en matière d'urbanisation, au travers l'évolution du PEB :

- Ne sont quasiment pas modifiés en zone C. Cela concerne marginalement : AUSSONNE et MERVILLE.

- Ne sont pas modifiés sur les communes concernées par la zone D : DAUX, MERVILLE (bourg écarté), GRENADE (Engarres), MONDONVILLE :

Je regrette, que le dossier d'enquête publique n'ait pas présenté une étude prospective d'évolution du PEB et du PGS, en lien avec les évolutions de trajectoires du projet.

Je propose néanmoins, dans un souci de transparence et pour rassurer la collectivité au sens large, que :

Une étude prospective du PEB et du PGS, soit fournie et abordée en CCE, pour décider des éventuelles suites à donner.

Ce point fait l'objet d'une recommandation. 5- La gêne sonore ressentie doit pouvoir être appréciée et mesurée en continu sur les zones fortement impactées par différents flux de forte intensité, dont FISTO/LACOU

-Outre FISTO/LACOU plus à l'est, le bourg de DAUX se trouve directement impacté, sous trace, par le flux Sud-Ouest (15 à 20% des départs vers le nord). Le constat est le suivant : augmentation du trafic avec les compagnies low cost, altitudes jugées souvent faibles, vols plus bruyants (ex : A321, B737...) et en virage accentuant le cône de bruit, passage sur l'école.

- Outre FISTO/LACOU plus à l'ouest dans le projet, le bourg de MERVILLE se trouve directement impacté, sous trace, par le flux vers l'Est.

Le constat est le même que pour DAUX : altitudes jugées souvent faibles, des vols plus bruyants (ex : A321, B737...), virages accentuant le cône de bruit, grande densité de vols et importante dispersion.

- Il est patent que ces flux Sud-Ouest et Est interfèrent avec FISTO/LACOU, en matière de nuisances sonores ressenties par les riverains.

Un point de mesure permanent installé, un à DAUX, un à MERVILLE, permettrait de mieux évaluer le bruit. Il permettrait aussi d'assurer une information du public, de satisfaire aux besoins d'analyses et d'études et d'identifier les trajectoires inhabituelles pour ensuite en rechercher les causes et éventuellement intervenir auprès des compagnies aériennes.

Ces analyses peuvent être une aide pour une réflexion sur la création d'une procédure RNAV sur les flux Sud-Ouest et Est.

En conséquence :

Je considère nécessaire et utile, eu égard à l'interférence des sources de nuisances sonores particulièrement prégnantes sur DAUX et MERVILLE, de :

- Installer un dispositif de mesure de bruit permanent, un à DAUX et un à MERVILLE avec des normes d'appareillage de qualité et ce, en concertation avec les collectivités concernées.

Ce point fait l'objet d'une réserve

- Créer une procédure RNAV vers le Sud-Ouest et une procédure RNAV vers l'Est

Ce point fera l'objet d'une recommandation

Il est non directement lié au projet FISTO/LACOU, mais néanmoins connexe par la gêne ressentie par la population.

Ces procédures RNAV devront être étudiées en concertation, respectivement avec les collectivités de DAUX et de MERVILLE, voire d'autres directement concernées, pour une meilleure optimisation de ces trajectoires Sud-Ouest et Est.

Elles pourraient permettre, d'éviter l'école pour Daux ainsi qu'une dispersion moins grande des trajectoires.

6- Le coût de la modification de trajectoire doit être :

- Proportionné aux gains attendus pour ce qui relève de l'environnement
- Acceptable pour ce qui relève de l'aspect humain.

1- Sur le plan environnemental

- Pour le flux FISTO, les distances volées supplémentaires sont d'environ 220m/vol (0,12NM soit +1% de la longueur Blagnac- BO322). Le flux LACOU ne présente pas de différentiel de distance significatif.

- Suite à la mise en service des nouvelles procédures RNAV- FISTO/LACOU, on obtient, pour une année, une surconsommation de carburant de 7,7 tonnes et une augmentation des émissions de CO₂ de 24,2 tonnes. Dans l'absolu, je conçois que cela soit toujours trop, alors que l'environnement avec la préservation de la planète, constitue une des priorités politiques et sociétales.

En relatif, si on ramène cet impact carbone au trafic global sur une année, il ne représente que 0,005/100 des consommations de carburant et des émissions de CO₂. Ceci n'est guère significatif en matière de coûts et d'empreinte écologique.

- Je suis par ailleurs sensible et je partage la priorité donnée à basse altitude par la DGAC, aux nuisances liées au bruit.

En conséquence :

Sur le plan environnemental

je considère le « coût environnemental » de la modification de procédure, mis en perspective des gains générés par l'impact sonore, tout à fait raisonnable et proportionné

2 - Sur le plan humain

Pollution atmosphérique

- La nouvelle trajectoire qui évite les zones fortement urbanisées (bourg de MERVILLE) et qui privilégie les zones largement moins urbanisées ne peut être, de ce point de vue, que globalement bénéfique pour les populations.

J'ajoute que les dispositions que je demande, visant à ce que le couloir FISTO/LACOU ne traverse pas les communes de LARRA et de DAUX et s'en éloigne (altitude, opportunité de déplacer le waypoint BO320), vont aussi dans ce sens.

Pollution sonore/ santé

- L'OMS propose d'abaisser la valeur limite de 55 à 45 dB(A) pour l'indice Lden (journée) et de 50 à 40 dB(A) pour l'indice Lnight (période comprise entre 22 heures et 6 heures du matin). Ces seuils minimaux ne sont à ce stade que des recommandations. A titre de comparaison, une conversation entre deux personnes est mesurée à environ 40 dB(A).

Il convient de noter que les seuils proposés par l'OMS n'ont pas de valeur réglementaire, car c'est la directive européenne 2002/49CE, relative à la gestion du bruit qui détermine les niveaux à partir desquels les états membres doivent lutter contre le bruit dans l'environnement. Les nouveaux seuils de l'OMS constituent donc des repères qui seront étudiés au niveau européen.

Je relève au passage que l'abaissement de 55dB Lden à 45 dB Lden aurait un impact fort sur l'urbanisation des zones concernées et sur les conséquences en matière immobilière. (cf. développement précédent sur l'urbanisme).

Les dispositions réglementaires actuelles, selon la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, indiquent que la limite extérieure des Plans de Gêne Sonore (PGS) ainsi que la limite des zones C des Plan d'Exposition au Bruit (PEB) doivent être constituées de la courbe isophonique de 55 dB (calculée selon l'indicateur de bruit Lden).

- Dans la simulation effectuée par la DGAC et dont les conclusions sont dans son mémoire en réponse au PV de synthèse, j'ai relevé que :

« La modification de la zone C, résultant de la simulation avec la nouvelle trajectoire FISTO/LACOU, est assez marginale et concerne Merville et Aussonne. La modification de la zone D, zone d'information, est plus significative, libérant une partie du centre urbanisé de Merville, mais ne rattrape pas le centre urbanisé d'autres communes ».

Bien entendu, je partage l'intérêt de la population sur la répercussion des nuisances sonores sur la santé et celle des enfants et des personnes fragiles. C'est un point qui mérite bien évidemment une attention particulière. A cet égard, on ne peut que se satisfaire de l'éloignement de l'école de Merville de l'empreinte NA65dB. - Comme pour la pollution atmosphérique, j'ajoute que les dispositions demandées par le commissaire enquêteur, visant à ce que le couloir FISTO/LACOU ne traverse pas les communes de LARRA et DAUX et s'en éloigne, vont dans le sens d'une réelle amélioration.

La mise en place d'une mesure permanente de bruit à DAUX, permettra aussi de mieux objectiver le risque.

- Comme signalée dans les analyses précédentes, la traversée systématique des bourgs de MERVILLE et de DAUX (dont l'école), respectivement par les flux vers l'Est et le Sud-Ouest, constitue selon moi, le risque majeur.

Dépréciation immobilière

- Peu d'études existent en France sur ce sujet. Dans une thèse indépendante (que m'a transmise la DGAC), réalisée en France en 2015, j'ai relevé pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac les conclusions suivantes :

- La décote liée au bruit suit globalement la courbe de gêne sonore, ce qui me paraît du bon sens. Ceci se traduit par les résultats suivants :

Maison : zone D : -2,5% ; zone C : -7,2% ; zone B : - 22%

Appartement : zone C : -7,7% ; zone B : -8,4%

- Ce sont des ordres de grandeur qu'il convient sans doute de prendre avec un certain recul, mais qui permettent d'objectiver un peu les choses sur ce sujet d'inquiétude légitime.

- Ces résultats, même avec un léger glissement de la zone D lié au projet, sont sans doute à relativiser sur DAUX et MERVILLE, sachant que ces deux communes sont déjà traversées respectivement par les flux vers le Sud-Ouest et vers l'Est.

- J'en déduis que les conséquences du projet sont à tempérer sur ce point, sachant que seule la zone D évolue et que les mesures demandées en limitent l'effet.

En conséquence :

Sur le plan humain

je considère le coût de la modification de trajectoire FISTO/LACOU, avec la mise en œuvre des mesures demandées par le commissaire enquêteur, acceptable sur le plan humain.

Les mesures donnant lieu à de réserves, sont rappelées ci-après :

- Optimiser la procédure NADP1 pour FISTO/LACOU : Publication d'une pente minimale à 8% voire plus, pour codage des aéronefs - Hauteur minimale à définir au point BO322

Je recommande aussi de généraliser à l'ensemble des départs en piste 32.

- Respecter la trajectoire (rester sur le trait), à prescrire jusqu'au point BO322.

- Réaliser la divergence du flux LACOU /OVDIL, à partir du point BO322, comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir de BO320 comme c'est le cas.

- Décaler le point BO320 plus au sud, dans l'axe de la piste et ce, sans compromettre substantiellement les gains engrangés sur MERVILLE.

- Etudier l'opportunité d'un léger décalage vers l'Est du point BO320, sans obérer substantiellement les gains engrangés sur MERVILLE.

- Installer des points de mesures permanents, un à DAUX, un à MERVILLE.

7- Le projet doit recueillir une relative acceptabilité par les collectivités et le public

1 - L'étude d'impact, présente-t-elle des données fiables et des résultats sincères ?

- La fiabilité des données fournies au niveau du dossier et de l'étude d'impact ont fait l'objet de critiques de la part du public et constitue une thématique à part entière.

- La DGAC, dans son mémoire en réponse apporte des réponses rassurantes sur ce point.

Pour ma part, je note que :

La méthode est validée par l'ACNUSA.

- Les données d'entrée de l'étude d'impact utilisent des trajectoires 2D réelles, issues de l'expérimentation, ce qui en garantit l'objectivité.
- La méthode de comptage de la population est basée sur les données INSEE et BDTOPO (IGN) disponibles au 1er janvier 2019.
- Le logiciel INM (1) de modélisation des courbes de bruit, sera prochainement remplacé par IMPACT (Eurocontrol), avec des résultats très proches.

(1) INM : logiciel américain Integrated Noise Model qui comporte une immense base de données de puissances acoustiques d'aéronefs.

En conséquence :

Je considère, n'étant pas un expert du domaine et eu égard aux points précités, n'avoir aucun élément objectif, pour considérer les résultats de l'étude d'impact comme non sincères et avec des distorsions qui éloignent de la réalité.

2- L'information pour une bonne compréhension du projet est-elle suffisante et la concertation avec les élus équitable ?

- L'information du public s'est faite au moment de l'enquête publique.

- La concertation sur ce projet évolutif depuis 2014, s'est essentiellement faite en Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse Blagnac (CCE). La commune de DAUX, y dispose d'un siège de suppléant et est représentée par une personne de la municipalité de MERVILLE (titulaire), par ailleurs membre du conseil municipal et d'une association : Stop aux Nuisances Aériennes sur Merville (SNAM).

LARRA n'est pas représentée en CCE.

Il est vrai également, que les comptes rendus de CCE sont disponibles sur Internet.

Je peux admettre, qu'en apparence, cette représentation en CCE puisse poser question en termes d'équité de traitement, dès lors qu'un projet de cette nature impacte de façon contradictoire les deux communes de DAUX et MERVILLE.

- Les maires ont été informés par lettre avant le début de l'expérimentation le 23/05/2019 et concrètement en réunion le 19 juin 2019. Les municipalités de Larra, de Grenade et de Saint-Jory, n'étaient pas représentées lors de cette réunion d'information.

. - L'expérimentation faite, pour éviter la remise en cause des modèles de survols, n'est pas obligatoire dans le processus. C'est une proposition du SNA/Sud pour être transparent.

En conséquence :

- Je considère la volonté de transparence du porteur de projet, en matière de communication, sincère. Elle est paradoxalement non suffisante, pour que la communication ait contribué à une bonne compréhension du projet par le public.

La concertation avec les élus, essentiellement menée en CCE, s'avère restrictive. En outre, elle se heurte à une représentation des collectivités concernées en CCE qui, en la circonstance (enjeux contradictoires) et en apparence, peut naturellement poser question en équité de traitement.

A cet égard, je préconise que :

Une réflexion soit menée, au niveau ad hoc, pour mieux associer les élus concernés par un projet, aux travaux de la CCE. Ce point fera l'objet d'une recommandation

je regrette que :

- Une concertation avec les élus concernés, n'ait pas été faite de manière plus large et anticipée, hors CCE.
- Une ou plusieurs réunions publiques n'est pas été organisées, en amont de l'enquête publique

3- Le ressenti de la gêne sonore depuis l'expérimentation

Il est manifeste que le ressenti de la gêne sonore est négatif depuis le début de l'expérimentation et ce notamment, pour une majorité de riverains de DAUX et LARRA qui se sont exprimés en ce sens.

Pour MERVILLE, ce ressenti est majoritairement inverse.

En conséquence :

Je considère, que les mesures (réserves) énumérées ci-avant, qui vont toutes dans le sens d'une amélioration de la situation pour les riverains, doivent être confrontées « à la réalité du terrain », pour en apprécier leur relative acceptabilité. Ainsi :

Les réserves (1) énumérées ci-après, devront faire l'objet d'une évaluation, par prolongation de l'expérimentation en cours, jusqu'à avis en CCE et ACNUSA et décision par l'autorité compétente

Ce point fait l'objet d'une réserve

(1) Les réserves

- Prescrire une obligation à respecter la trajectoire (rester sur le trait), jusqu'au point BO322.

- Réaliser la bifurcation du flux LACOU /OVDIL, à partir du point BO322.

- Décaler le point BO320 plus au sud, dans l'axe de la piste.

et étudier l'opportunité d'un décalage vers l'Est. Les deux, sans obérer significativement les gains générés sur MERVILLE.

- Améliorer la procédure NADPI pour FISTO/LACOU (décollage sur piste- Publication d'une pente minimale à 8% voire plus, pour codage des aéronefs- Prescrire une hauteur minimale de passage au point BO322).
- Installer un dispositif de mesure de bruit permanent, un à DAUX et un à MERVILLE.

C- Conclusion générale sur le projet,

- Je considère que ce projet évolutif depuis 2014, est le résultat d'une volonté de recherche d'un compromis raisonnable, sachant allier sécurité et environnement, en privilégiant dans un environnement singulièrement urbanisé où la solution « miracle » n'existe pas, « le moins de personnes survolées et impactées NA65dB ».

Néanmoins, pour :

- Atténuer voire annihiler la gêne ressentie et les conséquences inhérentes au point légitimement sensible des nuisances sonores,
- Être mieux acceptable par la collectivité au sens large

le projet devra intégrer des réserves majeures.

- Je considère aussi, que les flux vers le Sud-Ouest et l'Est qui survolent les bourgs de DAUX (dont l'école) et MERVILLE constituent des véritables gênes, qui interfèrent singulièrement sur le ressenti propre au nouveau couloir FISTO/LACOU.

Ils devront, c'est souhaitable, faire l'objet d'une réflexion, en concertation avec les collectivités concernées. Ces réflexions pourront s'appuyer sur les points de mesures permanents à installer sur ces deux communes (voir réserve).

- D'autres facteurs, qui ne sont pas dans le périmètre de l'enquête publique, interfèrent sur la gêne ressentie par les riverains : Les vols de nuit et particulièrement les vols en cœur de nuit, mais aussi, dans une moindre mesure, les vols d'essai.

Les réserves majeures à mettre en œuvre sont les suivantes :

- Prescrire une obligation à respecter la trajectoire (rester sur le trait), jusqu'au point BO322.

- Réaliser la bifurcation du flux LACOU /OVDIL, à partir du point BO322, comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir du nouveau point BO320. - Optimiser l'emplacement du point BO320 :

- Le décaler plus au sud, dans l'axe de la piste
- Examiner l'opportunité d'un décalage vers l'Est

Sans compromettre globalement les gains générés sur MERVILLE.

- Améliorer la procédure NADPI pour FISTO/LACOU

- Préciser le niveau du décollage sur piste
- Publier une pente minimale à 8% voire plus, pour codage des aéronefs
- Obliger une altitude de passage minimum au point BO322

- Installer un dispositif de mesure de bruit permanent, un à DAUX et un à MERVILLE, avec des normes d'appareillage de qualité.

en concertation avec les collectivités concernées.

- Les 5 réserves précédentes, devront faire l'objet d'une évaluation, par prolongation de l'expérimentation en cours, jusqu'à avis en CCE et ACNUSA et décision par l'autorité compétente.

En outre, il serait grandement souhaitable que les recommandations suivantes soient prises en compte :

- Améliorer la gêne sonore ressentie sur les zones fortement impactées par différents flux qui interfèrent avec FISTO/LACOU, en :

- Créant une procédure RNAV vers le Sud-Ouest et une procédure RNAV vers l'Est

en concertation avec les collectivités concernées, pour une meilleure optimisation des trajectoires Sud-Ouest et Est.

- Généralisant la procédure NADPI à l'ensemble des départs en piste 32

-Fournir une étude prospective du PEB et du PGS, et l'aborder en CCE, pour décider des éventuelles suites à donner.

- Mener une réflexion au niveau ad hoc, pour mieux associer les élus concernés par un projet, aux travaux de la Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse Blagnac (CCE).

Enfin, je regretter que :

- Aucune mesure de bruit n'ait été réalisée avant et après l'expérimentation en cours.

- Une concertation avec les élus concernés, n'ait pas été faite de manière plus large et anticipée, hors CCE.

- Une ou plusieurs réunions publiques n'est pas été organisées, en amont de l'enquête.

- L'indicateur NA62dB, même s'il a été proposé à titre indicatif, n'ait pas fait l'objet, dans un souci de transparence, d'un décompte en nombre d'habitants.

- Le dossier d'enquête publique n'est pas présenté une étude prospective d'évolution du PEB et du PGS, en lien avec les évolutions de trajectoires du projet.

- Les sujets d'inquiétudes légitimes des riverains et élus n'aient pas donné lieu à plus de développement dans le dossier : pollutions atmosphériques et sonores/santé, urbanisme/dépréciation immobilière.

4- Avis du commissaire enquêteur

Cet avis avec ses considérants, résulte des analyses et conclusions motivées du commissaire enquêteur, sur la procédure et le dossier d'enquête publique, ainsi que sur le bilan conclusif avantages-inconvénients, exposés respectivement aux chapitres 2 et 3 précédents.

- Vu le dossier présenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), de modification permanente de la circulation aérienne pour les départs face au Nord-Ouest, piste 32 de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac

- Vu les réglementations issues du code de l'environnement, du code du transport et du code de l'aviation civile, dont relève ce projet ;

- Vu la réunion préalable d'organisation et de présentation des grandes lignes du dossier d'enquête publique, qui a eu lieu, le 04 juillet 2019, dans les locaux du SNA-Sud et de la DSAC-Sud - allée Saint-Exupéry à Blagnac ;

- Vu la complétude du dossier soumis à l'enquête publique ;

- Vu les questions du commissaire enquêteur au SNA-Sud (répartition des départs par plages horaires et impact de la procédure NADP1), objet du courriel du 20/08/2019 et les réponses apportées dans le courriel du 09/09/2019, portées au rapport ;

- Vu les différents échanges entre le commissaire enquêteur et le SNA-Sud ;

- Vu la publication de l'association SNAM (Stop aux Nuisances Aériennes sur Merville) ;

- Vu la publication de l'association « DAUX Environnement » et la pétition « Refusez l'augmentation des nuisances aériennes à DAUX » adressée à l'ACNUSA et les premiers éléments de réponses du SNA-Sud, dans son courriel du 09/09/2019 ;

- Vu la rencontre avec l'association « DAUX Environnement », lors de la permanence de DAUX, le 07/10/2019, avec remise d'une pétition signée par 693 personnes ;

- Vu la rencontre avec l'association APEL (Association de Protection de l'Environnement à Larra), à la permanence de DAUX, le 7/10 et sa publication annexée au registre de LARRA ;

- Vu la rencontre avec M. le maire de DAUX, le 07/10/2019, à la mairie de DAUX, avec remise de la délibération du conseil municipal, en date du 25/09/2019 ;

- Vu la visite en mairie de LARRA, le 07/10/2019, pour coter et parapher des feuillets supplémentaires au registre papier ;

- Vu la rencontre avec l'association CCNAAT (Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine), le 12/10/2019 à Toulouse, avec remise de ses conclusions sur le projet ;

- Vu la communication abondante relayée par les médias, notamment Dépêche.fr du 19 et 21/9/2019 relayant l'association « Aussonne Environnement » ;

- Vu la visite du commissaire enquêteur dans les 7 communes, pour vérifier l'affichage ; Page 26 sur 29 Enquête n° E19000096/31 du 16 septembre au 18 octobre 2019

Vu les nombreuses contributions et observations du public : 854 dépositions - 2180 observations : 4 permanences, registres papier en mairie, courriers adressés au commissaire enquêteur en mairie de MERVILLE et adresse électronique)

- Vu la remise du PV de synthèse au SNA-Sud, avec échanges, le 04/11/2019, et les réponses apportées par le SNA-Sud aux observations du public, dans son mémoire en réponse du 15/11/2019 ;

Et considérant,

- Que le dossier présenté à l'enquête publique, est conforme aux dispositions réglementaires et qu'il comprend les pièces exigées par l'article R123-8 du code de l'environnement et qu'il contient toutes les informations nécessaires au public (cf. chapitre 2.2 précédent)

- Que la légalité, ainsi que le déroulement satisfaisant et réglementaire de l'enquête publique, selon les termes de l'arrêté préfectoral du 22/07/2019, sont établis (cf. chapitre 2.1)

- Que le projet de modification de la procédure de départ guidée par satellite dite « GNSS » pour les décollages face au Nord-Ouest de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, présente à la fois, les garanties en matière de sûreté et de sécurité.

- Que, aucun élément objectif significatif, ne permet d'affirmer que les résultats de l'étude d'impact, sont non sincères et non proches de la réalité ;

- Que le projet permet des gains significatifs et non discutables en nombre d'habitants, moins survolés sous trace ;

- Que pour ne pas survoler des communes jusque-là épargnées, le couloir aérien devra :

Respecter la trajectoire (rester sur le trait), jusqu'au point BO322.

Réaliser la divergence du flux LACOU /OVDIL à partir du point BO322,

comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir du point BO320.

Optimiser l'emplacement du nouveau point BO320 :

- Le décaler plus au sud, dans l'axe de la piste

- Examiner l'opportunité d'un léger décalage vers l'Est

Sans obérer globalement, les gains générés sur MERVILLE ;

Ces trois points font l'objet d'une réserve

- Que les nouvelles procédures FISTO 5Q/LACOU 5Q et NADP1 en piste 32 pour le Nord et le Nord-Ouest, constituent après 2010 (FISTO 5P), un pas supplémentaire vers l'amélioration globale des nuisances sonores.

- Que, à ce titre, le bilan « avant -après » concernant le nombre de personnes impactées est largement positif (-1800 personnes avec l'indicateur NA65dB) ;

Ce bilan est néanmoins perfectible, particulièrement pour DAUX et LARRA, avec la mise en œuvre de la disposition suivante :

o Améliorer la procédure NADP1 pour FISTO/LACOU :

Préciser le niveau du décollage sur piste

Augmenter l'altitude des aéronefs : publier une pente minimale à 8%, voire plus, pour codage des aéronefs- Obliger une hauteur minimum de vol au passage du point BO322.

Ce point fait l'objet d'une réserve Page 27 sur 29 Enquête n° E19000096/31 du 16 septembre au 18 octobre 2019

Que le considérant précité « pour ne pas survoler des communes jusque-là épargnées », avec ces trois points de réserve, contribue aussi à améliorer le bilan « avant -après » du nombre de personnes impactées (NA65 et NA62) ;

- Que les équilibres en matière d'urbanisation, au travers de l'évolution du PEB/PGS :

o ne sont pas modifiés pour AUSSONNE, MONDONVILLE, SAINT-JORY, la modification de trajectoire FISTO/LACOU n'est pas effective sur ces communes.

o ne sont pas substantiellement modifiés sur les communes de DAUX, GRENADE (Engarres) et LARRA

o sont plutôt favorables pour MERVILLE

Ces équilibres sont par ailleurs confortés par les mesures suivantes (voir réserves précédentes) :

Elever le niveau d'altitude au passage du point BO322) LARRA, DAUX et GRENADE

Faire diverger le flux LACOU /OVDIL à partir du point BO322) LARRA

Décaler plus au sud le point BO320 - Examen opportunité + à l'Est) LARRA et DAUX ;

- Que les vols vers le Sud-Ouest et l'Est, en augmentation et avec virages sur les bourgs de DAUX et de MERVILLE, constituent des véritables gênes sonores, qui interfèrent singulièrement sur le ressenti propre au nouveau couloir FISTO/LACOU ;

- Que la gêne sonore ressentie doit pouvoir être mieux appréciée et mesurée en continu sur ces zones fortement impactées par différents flux de forte intensité, dont FISTO/LACOU ;

Que pour se faire, il convient de :

o Installer un dispositif de mesure de bruit permanent, un à DAUX et un à MERVILLE, avec des normes d'appareillages de qualité. En concertation avec les collectivités ;

Ce point fait l'objet d'une réserve

- Que le « coût environnemental » de la modification de procédure, mis en perspective des gains générés par l'impact sonore, est tout à fait raisonnable et proportionné ;

- Que, le coût de la modification de trajectoire FISTO/LACOU, avec la mise en œuvre effective des mesures demandées par le commissaire enquêteur, est acceptable sur le plan humain ;

- Que la volonté de transparence du porteur de projet, en matière de communication, est bien réelle et sincère

- Que, à cet égard, l'expérimentation lancée le 23/05/2019 permet, plus d'objectivité sur les données d'analyse de l'étude d'impact (EICA) et une meilleure qualité des observations du public, recueillies lors de l'enquête ;

- Que cette communication est considérée paradoxalement non suffisante, pour contribuer à une bonne compréhension et acceptabilité du projet par le public, notamment de DAUX et LARRA ;

- Que la concertation essentiellement menée en CCE, se heurte à une représentation des collectivités concernées qui, en la circonstance et en apparence, peut naturellement poser question en équité de traitement, singulièrement pour DAUX ;

- Que les mesures d'amélioration (réserves) énumérées ci-avant, devront faire l'objet d'une évaluation, par prolongation de l'expérimentation en cours, jusqu'à avis en CCE et ACNUSA et décision par l'autorité compétente

Ce point fait l'objet d'une réserve Page 28 sur 29 Enquête n° E19000096/31 du 16 septembre au 18 octobre 2019
Et Regrettant :

- Que aucune mesure de bruit n'ait été effectuée avant et pendant l'expérimentation
- Que l'échelle retenue pour les figures d'impact sonore sur la population (dossier d'enquête et EICA), ne soit pas mieux adaptée, pour un meilleur repérage des personnes ;
- Qu'une concertation avec les élus concernés, n'ait pas été faite de manière plus large et anticipée, hors CCE.
- Qu'une ou plusieurs réunions publiques n'est pas été organisées, en amont de l'enquête publique ;
- Que le dossier d'enquête publique n'est pas présenté une étude prospective d'évolution du PEB et du PGS, en lien avec les évolutions de trajectoires du projet ;
- Que l'indicateur NA62dB, même s'il a été proposé à titre indicatif, n'ait pas fait l'objet d'un décompte en nombre d'habitants ;
- Que l'impact de la procédure NADP1 « moindre bruit au décollage », n'ait pas donné lieu, au niveau de l'EICA, à une restitution de l'évolution de l'empreinte sonore, à l'instar de NA65 et NA62 ;
- Que certains sujets d'inquiétude légitime des riverains et élus n'aient pas été développés plus dans le dossier : pollutions atmosphériques et sonores/santé, urbanisme/dépréciation immobilière.

Et Recommandant de prendre en compte :

- Que la gêne sonore ressentie sur les zones fortement impactées par différents flux qui interfèrent avec FISTO/LACOU, peut être améliorée en :
 - Généralisant la procédure NADP1 à l'ensemble des départs en piste 32.
 - Créant des procédures RNAV vers le Sud-Ouest et vers l'Est, permettant une meilleure optimisation des trajectoires en virage vers le S-O et l'E.

- Que dans un souci de transparence, il serait opportun de fournir une étude prospective du PEB et du PGS, et de l'aborder en CCE, pour décider des éventuelles suites à donner.
- Que la Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse-Blagnac (CCE), pourrait améliorer son fonctionnement, en associant mieux à ses travaux, les élus des collectivités locales concernés par un projet sur leur territoire.

Après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette modification de la procédure de départ guidée par satellites, dite « GNSS », pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac

En toute indépendance et impartialité, j'émet UN AVIS FAVORABLE

- A la modification permanente de la circulation aérienne des procédures RNAV(GNSS) FISTO 5Q et LACOU 5Q en piste 32 de l'aéroport de Toulouse -Blagnac.

Avec la mise en œuvre pour ces procédures, de la méthode « moindre bruit au décollage » NADP1.

Cet avis favorable est assujéti à la mise en œuvre effective de 6 réserves majeures.

3 recommandations complètent cet avis.

Réserves (6) :

1 - Prescrire une obligation visant à faire respecter la trajectoire (rester sur le trait), jusqu'au point BO322 (TOU - BO320- BO322).

2 - Réaliser la divergence du flux LACOU /OVDIL, à partir du point BO322.

Comme dans la situation initiale « statu quo » et non à partir du nouveau point BO320.

3 - Optimiser l'emplacement du point BO320

- Décaler BO320 plus au sud, dans l'axe de la piste.
- Examiner l'opportunité d'un léger décalage vers l'Est.

Sans obérer significativement les gains générés sur MERVILLE.

4 - Améliorer la procédure NADP1 pour FISTO/LACOU

- Préciser le niveau du décollage sur piste
- Augmenter l'altitude des aéronefs : publier une pente minimale à 8% voire plus, pour codage des aéronefs- Obliger une altitude minimum au passage du point BO322.

5 - Installer un dispositif de mesure de bruit permanent, un à DAUX et un à MERVILLE avec des normes d'appareillage de qualité et en concertation avec les collectivités concernées.

6- Evaluer les 5 mesures d'amélioration énumérées ci-avant, par prolongation de l'expérimentation en cours, jusqu'à avis en CCE et ACNUSA et décision par l'autorité compétente.

Recommandations (3) :

1 -Améliorer la gêne sonore ressentie sur les zones fortement impactées par différents flux qui interfèrent avec FISTO/LACOU, en :

- Créant une procédure RNAV vers le Sud-Ouest et une procédure RNAV vers l'Est en concertation avec les collectivités concernées, pour une meilleure optimisation des trajectoires Sud-Ouest et Est.
- Généralisant la procédure NADP1 à l'ensemble des départs en piste 32.

2- Fournir une étude prospective du PEB et du PGS, et l'aborder en CCE pour décider des éventuelles suites à donner.

3 - Mener une réflexion au niveau ad hoc, pour mieux associer les élus concernés par un projet ou une évolution, aux travaux de la Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse Blagnac (CCE).

Avis ACNUSA 2022/1 du 10 janvier 2022

- Réserve n°1 :

Dans la mesure où l'Etat s'est engagé à faire respecter précisément les nouvelles trajectoires proposées et actuellement toujours en cours d'expérimentation, il importe que l'expression de la règle qui sera édictée soit explicite, rendue publique et portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique. Pour cela, l'administration peut associer un volume de protection environnementale au sens de l'article L. 6362-1 du code des transports, ou expliciter la marge de tolérance qui pourrait, le cas échéant, être acceptée sur le plan horizontal et sur le plan vertical au cas où un aéronef s'écarterait de la nouvelle trajectoire. Chargée de veiller au respect des règles et de sanctionner les manquements éventuels, l'Autorité de contrôle demande à ce que la règle applicable soit publiée au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle procédure afin d'être comprise et partagée par les pilotes et les contrôleurs aériens, les compagnies aériennes et les collectivités territoriales, les associations et les populations.

- Réserve n°2 :

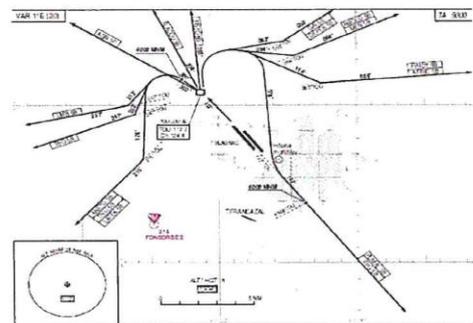
Afin de permettre un suivi et une évaluation objective de la modification de la procédure de départ vers le nord, il convient d'installer de manière permanente une station de mesure de bruit sur la commune de Merville. Engagement devra être pris de rendre compte au moins une fois par an à la commission consultative pour l'environnement de l'aéroport et à l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires de l'analyse des données recueillies en regard des prévisions de réduction des impacts présentées lors de l'enquête publique.

- Réserve n°3 :

Dans la mesure où la nouvelle procédure ne soulagera que peu les populations des communes situées à l'est ou à l'ouest de l'axe des deux trajectoires modifiées, il convient d'engager une démarche concertée avec les parties concernées pour dresser l'état de nuisances subies par les populations impactées par les autres procédures de départs en piste 32, puis d'étudier avec les industriels et les compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Toulouse – Blagnac, les optimisations possibles pour réduire les nuisances subies par les populations des villages les plus directement concernés.

Engagement devra être pris de traiter de cette question de manière concertée dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de prochaine échéance de manière à se conformer aux obligations européennes en matière d'optimisation des procédures de navigation aérienne.

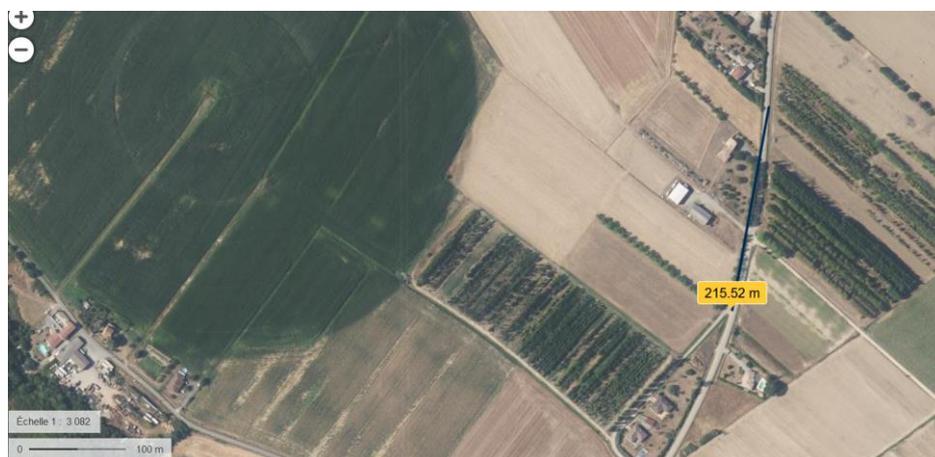
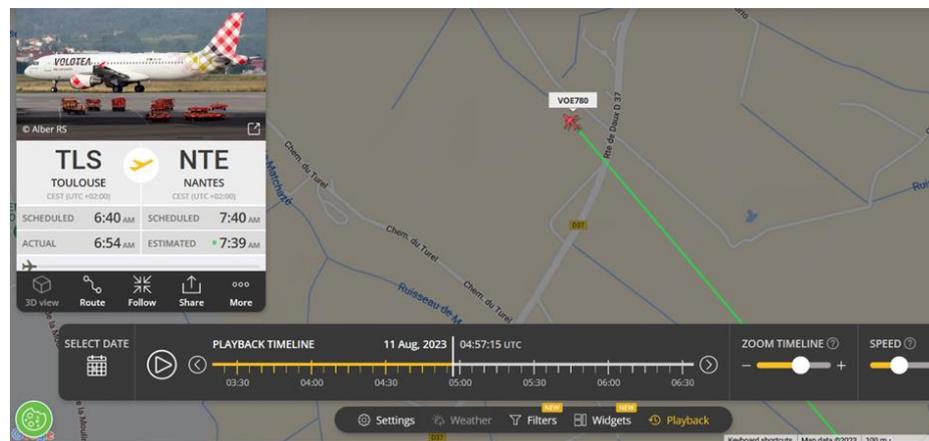
Un garant pourrait utilement être désigné par le préfet pour permettre de définir, puis de mettre en œuvre, une méthode de travail permettant d'associer toutes les parties concernées à la recherche de solutions optimales tenant compte des mesures qui pourraient être prises par ailleurs concernant les restrictions d'exploitation d'aéronefs aux performances techniques et environnementales insuffisantes pour satisfaire aux objectifs locaux.



Annexe 2 : La trajectoire Fisto/Lacou aujourd'hui : un tracé à respecter



Une des réserves du commissaire enquêteur demandait que soit étudié un léger décalage Est pour soulager Daux. La trajectoire expérimentée était la trajectoire Ouest rouge. L'étude menée par la DGAC ayant conclu l'impossibilité de ce décalage, la trajectoire Ouest rouge a été entérinée. Le constat est qu'aujourd'hui la trajectoire de certains vols se rapproche de DAUX. Pour exemple un vol Toulouse-Nantes ci-dessous. La commune de DAUX demande que la trajectoire nominale soit respectée, le volume sonore mesuré par la DGAC sur cette trajectoire dans le cadre de la levée de la réserve étant déjà de 64 db aux écoles de DAUX.



Annexe 3 : Etude sur le bruit aérien au niveau des écoles de Daux

La disponibilité de données BruitParif depuis le début 2021, en continuité des données Sentinelle obtenues depuis décembre 2019¹ permet d'évaluer la réalité des nuisances sonores constatées au niveau des écoles de DAUX. Le sonomètre est installé face à la plaine à l'arrière des écoles dans un environnement végétalisé. Les données BruitParif sont en ligne et accessibles à tous.

1 L'évolution annuelle des vols Lden, NA62, NA65 est la suivante en 2023.

On constate qu'on passe de 23 vols par jour au niveau de NA62 en 2021 à 39 en 2023.

Le nombre de vols quotidien NA65 passe dans le même temps de 9 à 18 en moyenne quotidienne annuelle. Le LDEN passe pour sa part de 46 à 48,3db de 2021 à 2023.

Pour l'année 2023, le LDEN quotidien moyen mensuel atteint désormais 49 db (mai). L'analyse fine de la semaine du 26 juin au 2 juillet montre que le LDEN dépasse maintenant 50 db 3 jours sur 7 (3 sur 5 en période de présence scolaire).

Lden juin 2023		Lden semaine du 26/6/2023	
jour	Lden	jour	Lden
lundi	48,3	lundi	50,6
mardi	48,2	mardi	49,3
mercredi	48	mercredi	48,6
jeudi	48,5	jeudi	50,7
vendredi	48,5	vendredi	50
samedi	46	samedi	49,1
		dimanche	48,3
Lden 2023			
janvier	47,9		
février	47,1		
mars	47,8		
avril	48,6		
mai	49,1		
juin	48,1		
juillet	48,8		
Lden année			
2021	46		
2022	47,7		
2023	48,3		

¹ La situation de juin 2023 est au même niveau que celle du début de février 2020 en termes de nuisances sonores.

NA62 année	diurne	nocturne		NA65 année	diurne	nocturne
2021	23	2		2021	9	1
2022	32	2		2022	13	1
2023	39	3		2023	18	1
NA62 mois 2023	diurne	nocturne		NA65 mois 2023	diurne	nocturne
janvier	42	2		janvier	19	1
février	30	1		février	13	1
mars	36	3		mars	18	1
avril	43	4		avril	21	2
mai	48	3		mai	24	2
juin	31	3		juin	13	1
juillet	41	4		juillet	19	2
NA62 sem 26/6/23	diurne	nocturne		NA65 sem 26/26/23	diurne	nocturne
lundi	49	9		lundi	26	5
mardi	53	4		mardi	26	0
mercredi	46	4		mercredi	16	0
jeudi	67	8		jeudi	29	2
vendredi	60	6		vendredi	32	1
samedi	39	7		samedi	13	3
dimanche	45	5		dimanche	23	3

Par ailleurs, sur les 205 jours depuis janvier 2023 ayant des données complètes, l'analyse des niveaux sonores des 19721 vols donne la répartition suivante : 44% des vols rentrent dans NA62, 20% dans NA65 et 2% dans NA70

	NA62	NA65	NA70
vols	8700	4017	355
pourcentage	44,12	20,37	1,80

Pendant 78 jours on dépasse de nombre de 25 avions NA65 et 96 dépassant le nombre de 50 avions NA62.

	50vols>62db	25 vols>65db
vols	96	78
pourcentage	46,83	38,05

2 Détail des vols sur la journée du 26 juin 2023

Ce jour a été retenu car c'est un jour de semaine d'un fort trafic sans effet week-end. Les données des événements enregistrés par BruitParif ont été enrichies par les informations flightradar24. La journée a été reconstituée (BruitParif raisonne en journées à l'heure UTC). Cette journée est essentiellement une journée de départ Nord (seuls 5 vols en fin de soirée sont des vols à l'arrivée Nord).

Sur les 107 vols de la journée la répartition est la suivante : 29% des vols émettent un bruit supérieur à 65db aux écoles, **71% supérieur à 62 db** et 80% à 60 db.

Pendant le temps scolaire (7h15-18h45) la situation s'aggrave : sur les 57 vols de cette plage horaire, 40% des vols dépassent 65 db, **80% 62 db** et 87% 60 db.

		>65db	>62db	>60db
nb total de vols	107	31	76	86
% vols		28,97	71,03	80,37
nb vols temps scolaire	57	23	46	50
% vols		40,35	80,70	87,72

Sur les 75 vols départ dépassant 62 db, la répartition est la suivante ; l'immense majorité concerne les départs Nord. Cependant une part significative de vols Ouest entraîne des nuisances sonores. L'impact est moindre pour les virages Est ainsi que pour les vols Airbus (y compris les Belugas).

Concernant les vols dépassant les 65 db sur les 31 vols concernés une majorité se dégage pour les vols Nord qui antérieurement n'avaient pas d'impact sur le ville de DAUX.

L'impact des vols Ouest est consécutif aux règles mal définies puisque pour des destinations géographiquement proches (Péninsule Ibérique, Maghreb...) on constate une grande dispersion des vols et un survol important de l'agglomération de DAUX.

	Nord	Ouest	Est	Airbus
vols >62	47	15	7	6
% vols	62,67	20,00	9,33	8,00

	Nord	Ouest	Est	Airbus
vols >65	14	12	1	4
% vols	45,16	38,71	3,23	12,90

L'altitude des aéronefs reste trop variable pour une médiane autour de 3900 pieds à l'aplomb ou au survol de DAUX.

Le type d'avion n'est pas significatif hormis le cas des belugas même si certains constructeurs et certains types d'avions chez certains constructeurs sont plus bruyants.

Compte tenu du niveau de bruit important enregistré au village il est indispensable qu'une étude des glissements NA62 soit établie les pertes ici compensant partiellement les gains là.

Annexe 4 Résumé des positions défendues par la commune de DAUX

La commune de DAUX a exprimé son avis depuis 2019 à plusieurs reprises et à plusieurs niveaux.

Depuis février 2020 elle met à jour un bilan de l'expérimentation Fisto/Lacou étayé par des mesures réelles depuis décembre 2019. Le résultat en est le suivant.

Alors que la commune subissait une croissance des départs Ouest survolant la ville, et que le bruit induit par les atterrissages était significatif, le rajout de bruit lié au rapprochement de Fisto/Lacou de plus d'un km du village a globalement doublé voire triplé le niveau sonore ressenti sur la commune.

L'absence de niveau de référence réel² avant de début de l'expérimentation et plus généralement d'évaluation de l'impact environnemental était de notre point de vue une clause réhabilitaire relevée d'ailleurs par le commissaire enquêteur.

Le résultat obtenu, tous vols confondus, est que les écoles de DAUX sont désormais, fin juin 2023, 3 jours sur les 5 de la semaine scolaire avec plus de 25 vols à plus de 65 db max.

Le glissement des zones B, C et D est significatif ; il n'a pas été formellement établi ce qui pose souci alors que la volonté de développement du village se situe, conformément au SCOT, dans sa périphérie immédiate.

Tous les vols ne respectent pas par ailleurs la trajectoire Fisto/Lacou expérimentée et se rapprochent de plusieurs centaines de mètres de DAUX en contradiction avec les réserves du commissaire enquêteur et de l'ANUSA.

Aujourd'hui aucune mesure n'a été prise pour que les populations qui sont passées du fait dans le PGS dans le PGS soient aidées pour l'isolation de leurs habitations.

En termes de communication la décision individuelle de trajectoire prise en septembre 2022 n'a pas fait l'objet d'une communication en CCE ni en réunion des élus de mars 2023. Nous l'avons appris en mai 2023.

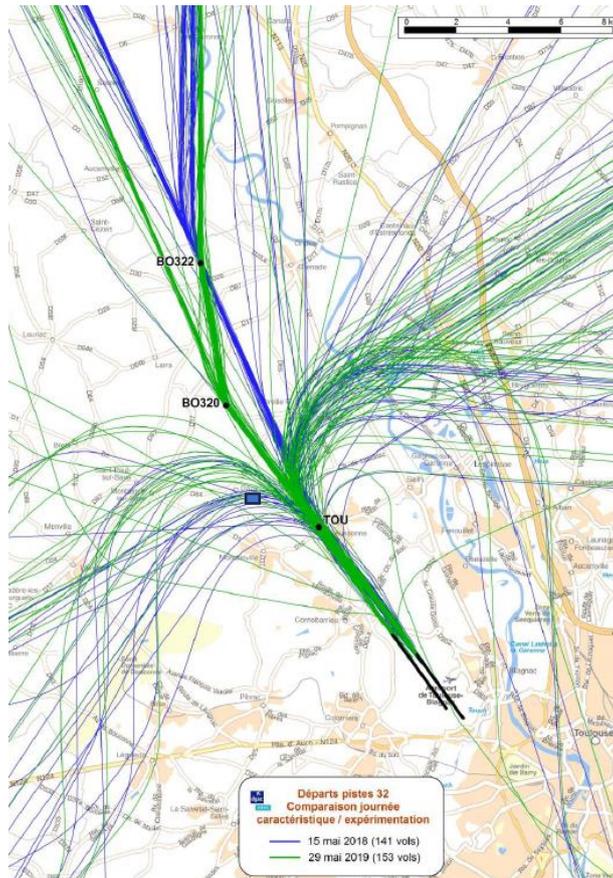
Les GT PPBE ont démarré et la commune de DAUX qui y contribue demande à bénéficier d'un VPE comme évoqué depuis 2019 par l'ACNUSA étant lourdement impactée par la décision Fisto/Lacou.

Il conviendrait donc que les virages Est et Ouest éclatent au niveau de points judicieusement choisis pour limiter le survol de DAUX ainsi que celui des autres agglomérations et que dans tous les cas l'altitude des aéronefs soit maximale (NADP1). Les procédures R NAV semblent le permettre.

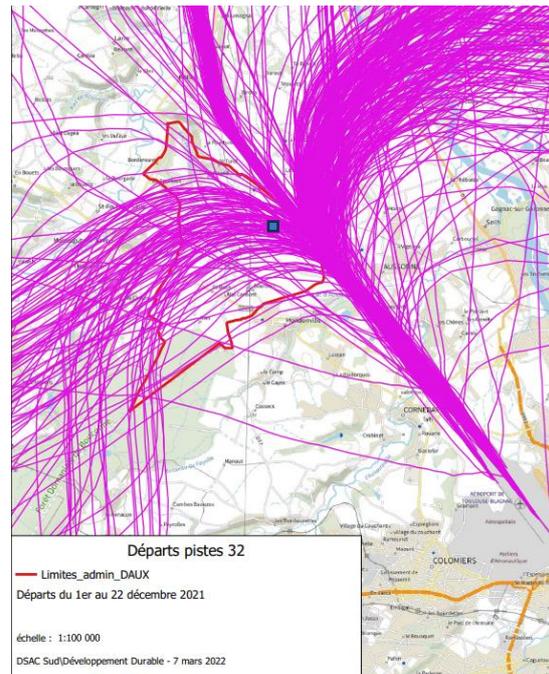
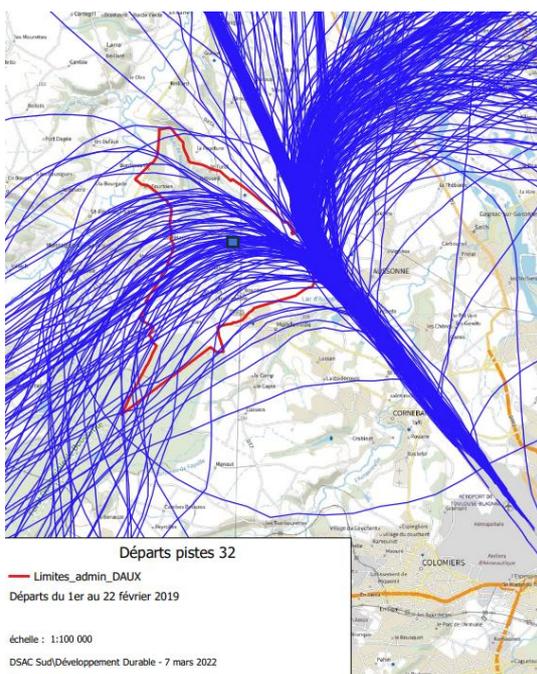
Daux souhaite à défaut de revenir à la situation initiale que soient respectés les avis et recommandations du CE et de l'ACNUSA, notamment que les zones D ou C ne débordent pas sur le village de DAUX. Outre le préjudice causé à la valeur des habitations, la nouvelle « servitude » sonore obère à terme le développement pourtant modéré, affiché depuis près de 40 ans par une commune qui a limité son expansion vers le Nord.

La municipalité ne remet pas en cause l'industrie aéronautique ni la place de l'aéroport dans l'économie de la Région Occitanie ; elle souhaite poursuivre le développement maîtrisé de la commune et s'investit à ce titre avec les communes voisines et la Communauté des communes des Hauts-Tolosans dans l'atelier des territoires.

² On le demande aux mairies lorsqu'elles construisent un nouvel équipement réputé bruyant (ex : une station d'épuration). Elles doivent adapter l'équipement pour limiter le bruit. C'est ce que nous avons fait à DAUX en 2011 sur la foi de mesures de bruit avant le début du chantier et en service régulier.



Impact des nouvelles trajectoires présenté en mai 2019 (source réunion DGAC)



Comparaison entre février 2019 et décembre 2021 (source DGAC)