

Eléments de langage

15/07/20

1. Introduction

La perception du transport aérien s'est notablement dégradée depuis environ 3 ans au sein du grand public, comme en témoigne au niveau international le Flyskam ou en France l'abandon de Notre Dame des Landes. Cette perception est très souvent basée sur des représentations erronées du rôle du transport aérien dans le fonctionnement des sociétés et de l'économie, et de son impact sur le climat. Mais cette nouvelle donne doit être prise en compte par les services de l'état au niveau central et dans les territoires.

Au niveau local, cette perception négative de l'aéroport est aggravée du fait de la pression liée à l'attractivité de la métropole toulousaine avec son lot de densification globale de l'habitat, et du positionnement de l'aéroport dans cet environnement. Pour autant, l'aéroport de Toulouse est aussi l'aéroport d'Airbus, qui joue un rôle prépondérant et reconnu dans le développement de l'économie régionale

Au-delà d'une bonne gestion des questions foncières, incluant PEB, PGS (12 300 familles ayant bénéficié de l'insonorisation), deux éléments sont venus renforcer la mobilisation contre l'aéroport :

- L'augmentation du trafic autour du cœur de nuit depuis 2016/2017 a ravivé les contestations et le CCNAAT, collectif d'associations de riverains toulousains,
- Le lancement d'expérimentations pour de nouvelles trajectoires au nord comme au sud en 2019 a conduit à la création de nouvelles associations de riverains venus renforcer la mobilisation

Dans ce contexte, le préfet d'Occitanie a annoncé le 20 décembre dernier sa décision de lancer, à l'occasion de la prochaine CCE, une démarche d'approche équilibrée.

2. La démarche d'approche équilibrée, au cœur d'une stratégie globale d'intégration de l'aéroport dans son environnement

La démarche d'approche équilibrée est le seul outil règlementaire qui permette, après étude des différentes voies possibles pour atténuer les nuisances, de définir d'éventuelles restrictions : pour l'Etat, il s'agit de trouver les mesures permettant d'assurer l'« acceptabilité de l'aéroport ».

Pour mémoire, le concept d'approche équilibrée, défini par l'OACI (**Directive européenne 2002/30/CE -règlement (UE) N° 598/2014**) a pour objectif de

- « Contribuer à l'amélioration de l'environnement sonore et limiter ou réduire le nombre des personnes souffrant des effets potentiellement nocifs des nuisances sonores du trafic aérien »
- « Faciliter la réalisation d'objectifs spécifiques, y compris sanitaires, en matière d'atténuation du bruit de façon à aboutir au développement durable de la capacité des aéroports et des réseaux de gestion du trafic aérien, dans une perspective « porte à porte ».

La démarche se déroule sur la base de 4 orientations principales dites piliers :

1. Réduction du bruit à la source ;
2. Planification et gestion de l'utilisation des terrains ;
3. Procédures d'exploitation à moindre bruit ;
4. Restrictions d'exploitation des aéronefs.

La démarche d'approche équilibrée se prolonge dans une démarche orientée SCOT et PLU tenant compte des problématiques locales d'aménagement des surfaces et de gestion des mobilités. Ces deux démarches se nourrissent l'une de l'autre et la coordination mise en place en assure la cohérence, même si elles sont indépendantes. A cet égard, il est à noter que plus de 60% de la surface de l'aéroport est non-urbanisée, ce qui en fait un outil de protection de la biodiversité.

3. Evolution du trafic autour du cœur de nuit depuis 2010

Cœur de nuit

Un engagement fort a été pris par ATB en 2010 de ne pas dépasser le nombre de mouvements en cœur de nuit opéré cette année-là (2685 mouvements). Après des années de décroissance du nombre de mouvements en cœur de nuit, du fait des efforts d'ATB, mais aussi de la diminution du trafic de fret express, le trafic en cœur de nuit est arrivé en 2015 à un point bas de 1 460 mouvements. Il a ensuite augmenté jusqu'à atteindre en 2018 un nombre de 1871 vols, soit une augmentation de 28.2% par rapport à 2015 tout en continuant à respecter l'engagement pris

Si le nombre de mouvement de fret est resté stable depuis 2015, le nombre de vols de passagers commerciaux a doublé sur la période. Cette augmentation est principalement liée à trois facteurs : programmations de vols passagers dans le cœur de nuit, programmation tardive de vols en début de nuit qui, en cas de retard, basculent dans le cœur de nuit, et départ anticipé du parking pour des vols programmés peu après 6h. Dans cette période, le fossé s'est creusé entre d'ATB et les associations de riverains qui constataient une dégradation de l'empreinte sonore

En 2019, le trafic est nettement redescendu par rapport à 2018, pour revenir à un niveau proche de 2016. En conséquence, l'empreinte sonore en cœur de nuit, modélisée par les cartes de bruit :

- a nettement diminué au Nord par rapport au début de la décennie,
- n'a pas diminué au Sud, où elle reste légèrement supérieure en 2019 à la situation de 2010, après l'avoir été très nettement en 2018.

Début de nuit

En complément, il faut noter que le trafic en début de nuit, qui fait l'objet de protestations fortes des riverains, a été globalement stable sur la première partie de la décennie. Il a connu une croissance très nette de 15,5% en 2017 (passant de 5644 à 6520 mouvements), qui plus est concentrée sur l'été aéronautique, la plus sensible, où la croissance a été supérieure à 20%.

C'est d'abord à cette occasion que les plaintes ont commencé à augmenter chez ATB. Ce nombre de mouvements est depuis resté relativement stable.

Cette période fait l'objet d'attentions très fortes des riverains et des élus. Il faut noter que le trafic en début de nuit est pour partie lié à la mise en place d'avions basés, ce qui constitue un levier de progression et de performance pour ATB

4. Organisation de la démarche

Commanditée par le préfet et piloté par la DGAC, la démarche est mise en œuvre par ATB avec l'appui d'un prestataire spécialisé.

Le prestataire a la mission

- D'interviewer l'ensemble des parties prenantes (élus du territoire, le monde économique, les associations, les entreprises œuvrant sur la plateforme, actionnaires...) pour recueillir les attentes, les contraintes, les intérêts de chacune.
- De faire un inventaire détaillé des actions déjà réalisés sur et par ATB et les acteurs de la plateforme
- De réaliser un benchmark des bonnes pratiques
- D'étudier des scénarios sur la base d'hypothèse proposées dans le cahier des charges mais également en proposant d'autres scénarios
- De déterminer pour ces scénarios les avantages, les inconvénients, les contraintes, le réalisme des solutions le calendrier de réalisation, cette analyse sera faite au regard des attentes de chaque partie prenante

A l'issue de cette mission le conseil de surveillance se déterminera sur les orientations, l'ACNUSA émettra un avis ainsi que la CCE. L'arrêté de restriction qui pourrait en résulter devrait être approuvée par la CCE. Le conseil de surveillance d'ATB devra également se prononcer sur ces mesures.

La mission du prestataire qui devrait débuter début 2021 se déroulera tout au long de cette année. En 2022, l'ensemble des présentations et consultations seront organisées pour une mise en œuvre des actions au fur et à mesure des accords des différentes instances.

Le choix de la concertation

Pour les élus :

En décembre 2019, ATB, la DSAC Sud et AIRBUS ont initié une rencontre avec les élus pour partager les orientations de développement de la plateforme. Cette modalité sera poursuivie tout au long de la démarche sur les périodes suivantes :

- Septembre : présentation détaillée de la démarche, du calendrier et des orientations du cahier des charges
- Octobre : préparatoire de la CCE
- Novembre : présentation observatoire du cœur de nuit et présentation du nouveau système de mesure du bruit, consultation sur un PPBE provisoire
- 2021 Mars/ Juin/septembre : point d'étape de l'avancée de l'étude
- 2022 mars : actions retenues et calendrier de réalisation

Pour les associations : en parallèle des CCE, le même déroulé de communication sera proposé

Au-delà, cette étude d'approche équilibrée représente l'opportunité de disposer d'une feuille de route à court, moyen et long terme, pour un développement durable accepté socialement, à la fois de l'activité commerciale comme de l'activité industrielle.

Les outils mis en place pour la prise en compte des nuisances sonores sont décrits dans l'encadré ci-dessous

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Il s'agit d'une exigence européenne, qui n'est pas propre au secteur aérien. Le PPBE de Blagnac aurait dû être mis à jour en 2019 et, si le retard se confirmait, il pourrait donner lieu à une astreinte financière importante au détriment de l'état français. Le PPBE liste les mesures prises pour atténuer les nuisances liées à l'aéroport selon plusieurs piliers, en partie communs à la démarche d'approche équilibrée : réduction du bruit à la source (performance acoustique des avions et des moteurs), planification de la gestion des sols, procédures opérationnelles. Dans l'idéal, c'est le PPBE qui aboutit à l'identification du besoin d'une démarche d'approche équilibrée si les autres piliers ne suffisent pas à régler les problèmes.

PEB : Plan d'exposition au bruit. C'est un document d'urbanisation, et de prévention, qui se base sur les prévisions de trafic (nombre d'avions, type de flotte, trajectoires, etc.) pour modéliser le bruit et élaborer des courbes délimitant des zones à l'intérieur desquelles l'urbanisation est plus ou moins restreinte. Le PEB de Blagnac date de 2007 et une révision avait engagée en 2017. Elle n'a pas pu se dérouler, faute de prévision de trafic d'ATB jusqu'en avril 2019, ce qui était trop tardif pour engager des discussions avant la période électorale.

PGS : Plan de Gêne Sonore. C'est le document utilisé, sur les aérodromes relevant du périmètre de l'Acnusa (Autorité Indépendante en matière de nuisances sonores aéroportuaires) pour déterminer les aides à l'insonorisation. Le PGS date de 2004, il est mis à jour « à l'initiative de la préfecture » mais il est raisonnable de réviser le PEB et le PGS dans un même timing pour rechercher une cohérence entre les deux documents.

Au-delà, il est proposé de prolonger l'étude d'approche équilibrée, selon les orientations du Préfet d'Occitanie et de Haute-Garonne Etienne Guyot, par une démarche d'insertion de l'aéroport dans son environnement au-delà des PEB et PGS, au travers des SCOT et PLUIH. Cette démarche devrait aboutir à un pacte gagnant-gagnant entre l'aéroport et les élus des communes avoisinantes qui se nourrira des conclusions de la démarche d'approche équilibrée.