

Avis de la municipalité de Daux concernant l'évolution des trajectoires des avions Fisto-Lacou

Les nuisances sonores de l'aéroport de Toulouse Blagnac sont une réalité et une préoccupation pour toutes les communes riveraines. Daux est concernée par le PEB de l'aéroport depuis de longues années. La gêne sonore, déjà présente pour les arrivées par le Nord et les vols d'essais, a dernièrement augmenté du fait de la croissance volontariste du trafic aéroportuaire mais surtout, depuis le 25 mai, à cause de l'expérimentation de nouvelles trajectoires Fisto-Lacou. Nous allons détailler la position de la municipalité de Daux.

Daux subit une gêne sonore depuis longtemps et celle-ci est en croissance suite au plan de développement de l'aéroport.

La commune de Daux subit des nuisances sonores depuis toujours pour les atterrissages Nord qui sont effectuées dans l'alignement des pistes à partir du château d'eau de la CCAG situé sur la commune de Daux. Cela représente environ 45 vols pour les journées de références analysées par la commune entre 6 heures du matin et 12h. La fréquence la plus forte est d'un avion toutes les 3 mn voire moins. Le couloir aérien est situé à moins d'un km des écoles et du village.

La commune de DAUX est aussi concernée par les départs Sud. Depuis un an la création de nouvelles destinations, par exemple, en 2019, les vols à destination de Marrakech et tout dernièrement de Montréal survolent désormais notre village sans d'ailleurs que nous n'en ayons été informés au préalable.

Les vols d'essai ou d'approvisionnement (Beluga) survolent eux aussi depuis toujours la commune, souvent bruyamment.

Des actions ont été engagées par plusieurs associations de riverains dont Aussonne environnement en 2014. Des raisons de sécurité ont conduit au maintien de la balise d'aviation civile d'Aussonne.

Néanmoins la poursuite de l'étude de nouvelles trajectoires a été réalisée par le SNA.

La commission consultative a émis un avis en janvier 2019 sans que la commune de Daux ait été associée. La commune de DAUX est représentée à la commission en tant que suppléant, les deux communes de Daux et de Merville disposant d'un siège, le représentant titulaire étant celui de la commune de Merville. La commune de Daux n'a pas été associée à l'analyse du projet de modification des trajectoires et son avis n'a pas été demandé.

La démarche engagée est partielle et inadaptée de notre point de vue.

La forte croissance du trafic, la création de nouvelles lignes (passage de 7,5 à 9 M de passagers entre 2014 et 2017), la multiplicité des nouvelles lignes, nécessitent de notre point de vue une démarche globale et non la poursuite d'une vision partielle engagée il y a 5 ans dans un contexte entièrement différent en termes de nombre de lignes et de nombre de passagers. Il y a urgence à avoir une vision cible, tous flux confondus. On ne comprend pas dans ce cadre la raison pour laquelle la modification départ Sud et départ Nord font l'objet de deux enquêtes publiques séparées.

La vision prospective est indispensable.

Le plan de développement volontariste de l'aéroport de Toulouse Blagnac, nécessite une approche globale, une discussion de l'impact environnemental fondée sur une approche sous tous les aspects (nombre, intensité sonore, récurrence, saisons, vent dominant, ...).

Alors que le PEB vient juste d'être approuvé et représente la vision pérenne à 15 ans, la commune de Daux ne comprend pas pourquoi la donne change quelques mois plus tard.

Les éléments d'analyse de l'impact de la nuisance sonore pour la commune de DAUX sont incomplets et sous-estimés de notre point de vue.

Le dossier présenté aux élus le 19 juin par la DGAC, évoque une gêne sonore liée au nombre de vols de 25 logements supplémentaires de DAUX.

Malgré mes demandes la carte prospective du PEB n'a pas été fournie.

Par ailleurs le rapprochement des avions de près d'un km augmente le bruit ressenti, ce bruit étant amplifié par le fait que les vols sont en phase d'ascension et de plus amorcent un virage pour certains d'entre eux, lorsqu'ils sont à hauteur du village de DAUX; la persistance de la gêne consécutive à la création d'un « rail aérien » départ fait qu'entre 6h du matin et 11h du soir la gêne est désormais

ressentie par une grande partie de la population, tous les jours, quel que soit le vent dominant. Il est avéré que la récurrence de la gêne sonore a un impact sur la santé des habitants. Rappelons que les écoles se trouvent cumuler des survols d'avions vers le Sud, la gêne sonore pour l'immense majorité des départs Nord, la totalité des arrivées Nord et la nuisance annoncée des départs Sud qui lorsqu'ils gagneront le Nord survolent aujourd'hui à nouveau la commune.

Les critères d'analyse pris en compte sont discriminatoires pour la commune de Daux ; les règles sont incohérentes

Le critère de choix établi en relation avec la seule population touchée pourrait conduire à concentrer les nuisances sur quelques lieux qui ont respecté de leur côté une urbanisation raisonnable.

Hormis pour les départs Sud la contrainte d'amélioration de la sécurité n'est pas évoquée.

Par ailleurs les habitants de Daux ont choisi cette commune pour son calme. Il s'agit donc là d'une dévalorisation du patrimoine des habitants, un risque pour le développement et l'attractivité de la commune et surtout un risque pour leur santé.

Le détournement du trafic Nord de son itinéraire naturel le plus court n'est pas appliqué pour les départs Sud qui survolent désormais en maints endroits notre village (Fes, Madrid et maintenant Montréal).

La commune de DAUX serait-elle sacrifiée ?

Que seront les nouvelles règles quand un nouveau palier de trafic sera atteint ? Le déplacement imprévisible des couloirs et l'absence de lisibilité des règles ne sont pas admissibles au moment où par ailleurs le développement du pôle secondaire du Scot Nord que constitue la commune de Daux est demandé autour du village.

L'aéroport n'a pas donné les moyens aux habitants de mesurer la réalité de la gêne sonore induite

Il n'a été communiqué aucune mesure de bruit avant le lancement de l'expérimentation. Nous n'en avons pas eu non plus pendant. L'analyse des trajectoires (fligfradar24) montre que la gêne est sans commune mesure pour les départs Nord depuis le 25 mai, qu'elle a augmenté pour les départs Sud et qu'elle reste au même niveau pour les arrivées Nord, sans parler du survol en retour mis en place pour les départs Sud qui rajoute un niveau sonore supplémentaire.

Des habitants qui demeurent depuis plus de 30 ans dans le village sont désormais réveillés, malgré le double vitrage, dès 6 heures du matin et ne peuvent s'endormir qu'après le dernier vol de 23h.

Comme la municipalité le déplorait dans son courrier à l'aéroport dès le 24 juin la gêne est importante, persistante et intolérable.

De nombreux habitants ont signalé les vols bruyants et demandé des éléments sans avoir encore reçu les éléments en réponse à ce jour.

Il est indispensable de notre point de vue que des points de mesure permanents soient installés ; la municipalité a été conduite à demander à l'aéroport des mesures de bruit au niveau des écoles qui, bien que prévus, ne sont pas encore réalisées. Plusieurs riverains se sont dotés de sonomètres pour évaluer l'impact sonore des vols.

D'après notre analyse, compte tenu du nombre de jours où les vents dominants conduisent à un départ Nord, la gêne sonore au niveau de Daux a au moins doublé et la récurrence concerne désormais la totalité des jours, la totalité de la journée et le niveau pourrait dépasser les 65 db au passage des avions au niveau du groupe scolaire.

Les avions bruyants sont nombreux malgré la réglementation

Les habitants signalent régulièrement les vols bruyants (A319, A321, B737, Beluga,...) ainsi que les altitudes faibles au survol du village (par exemple le 9 septembre survol du village par le vol Ibéria de Madrid à 6h20). Quelle action est menée par l'aéroport pour que la situation s'améliore ? Tous les vols ne respectent pas non plus les recommandations mises en avant de prise rapide d'altitude : quelles mesures sont prévues pour contraindre les compagnies ?

L'allongement des trajets contrevient aux objectifs de réduction de la consommation de carburant

Dans le cadre de la maîtrise de la consommation en énergie les trajectoires les plus directes doivent être privilégiées. L'allongement des trajectoires ne peut pas se faire au cas par cas.

En résumé la commune de Daux conteste l'exhaustivité de la mesure d'impact présentée dans le dossier d'enquête, déplore l'absence de mesures réelles du bruit, constate que la mesure de l'impact de la modification des départs Fisto-Lacou ne serait que partielle dans une perspective qui reste floue de la situation à 15 ans et serait donc inadaptée à la problématique posée par l'accroissement général du trafic aérien.

Par ailleurs la commune de Daux constate une gêne sonore importante, récurrente, brutale et préjudiciable, ayant un impact sur la santé des habitants de la commune.

En conséquence la commune de Daux s'oppose à la généralisation des nouvelles trajectoires Fisto-Lacou et réserve sa position sur la prochaine enquête publique annoncée (départ Sud).

Elle demande qu'une étude cible soit réalisée dans les meilleurs délais pour que les territoires puissent se projeter et que la qualité de vie des habitants de l'agglomération soit préservée.

Elle demande que son avis soit présenté à la commission consultative de l'aéroport.

Elle demande que les survols liés à l'ouverture de nouvelles lignes fassent l'objet d'analyse d'impact et d'une information préalable des communes concernées.

Elle demande une diminution du niveau de bruit généré par les avions de ligne et les avions en vols d'essai et que l'aéroport applique les pénalités prévues.

Elle demande que son développement en tant que pôle secondaire du Scot et que la qualité de vie de ses habitants soit préservés.