

Département de la Haute-Garonne

B – Conclusions- Avis du Commissaire Enquêteur

Concernant :

L'enquête publique

Modification de la procédure de départ guidée par satellites, dite « GNSS », pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.



Enquête publique du 16 septembre au 18 octobre 2019, prescrite par arrêté préfectoral du 22 juillet 2019, sur les communes de : AUSSONNE, DAUX, GRENADE, LARRA, MERVILLE (siège), MONDONVILLE et SAINT-JORY.

Conclusions et avis établis par le commissaire enquêteur (29 pages).

- Destinataire : M. le Directeur DSAC-Sud - Subdivision développement durable
- Copie : Mme. la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse

SOMMAIRE

Les conclusions et avis motivés

1- <u>Le contexte du projet, l'objet et le climat de l'enquête publique</u>	03
2- <u>Conclusions du Commissaire Enquêteur sur le déroulement de l'enquête publique et sur le dossier</u>	05
2.1- Sur la régularité de la procédure.....	05
2.2 - Sur l'analyse du dossier.....	07
3- <u>Conclusions sur le bilan avantages-inconvénients du projet soumis à enquête publique</u>	08
3.1- Les avantages.....	08
3.2 - Les inconvénients.....	10
3.3- Bilan conclusif avec analyse des avantages et inconvénients.....	13
4 - <u>Avis du Commissaire Enquêteur</u>	25

1 - Le contexte du projet, l'objet et le climat de l'enquête publique

1- Le contexte

- L'aéroport de Toulouse-Blagnac suscite des mesures particulières en matière de sécurité et d'environnement, en raison de l'importance de son trafic, de son enclavement dans l'agglomération Toulousaine et de la densité des populations survolées. En 2019, il est le sixième aéroport français en nombre de mouvements.

- Le départ de la modification, objet de la présente enquête publique, est « l'étude sur la gêne sonore réalisée par l'association « AUSSONNE Environnement ».

Des échanges menés dès 2014 entre la mission Environnement de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) et l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporportuaires (ACNUSA)⁽¹⁾ ont permis de préciser les contours de la demande d'étude. Après plusieurs propositions intermédiaires infructueuses (problèmes majeurs de sécurité), **un projet de modification de procédure des décollages face au nord et nord-ouest, pour les départs piste 32 de Toulouse-Blagnac**, a finalement été retenu.

- En piste 32 (67% du temps en 2018), les départs vers le nord (FISTO) et le nord-ouest (LACOU) représentent 89 vols sur une journée caractéristique⁽²⁾ (72 en moyenne annuelle). Cela représente 56% du trafic total, objet de la modification de procédure :

Flux piste 32- journée caractéristique	Nombre départs/jour
FISTO (37%)	59
LACOU (19%)	30
Autres (44%)	70
TOTAL	159

(2) 90% des journées sur une année, ont un flux journalier inférieur à la journée caractéristique.

Les départs FISTO et LACOU concernent les destinations vers : Paris, Lille, Londres, Nantes...

(1) L'ACNUSA est une autorité indépendante. Compétente pour émettre des recommandations ou avis, à son initiative ou sur saisine. Elle garantit aux riverains, aux collectivités locales et aux professionnels du transport aérien, un examen approfondi et objectif de toutes les questions relatives au bruit du transport aérien et de l'activité aéroportuaire: mesure des niveaux sonores, évaluation de la gêne, maîtrise des nuisances, limitations de leurs impacts sur l'environnement.

2- L'objet de l'enquête publique

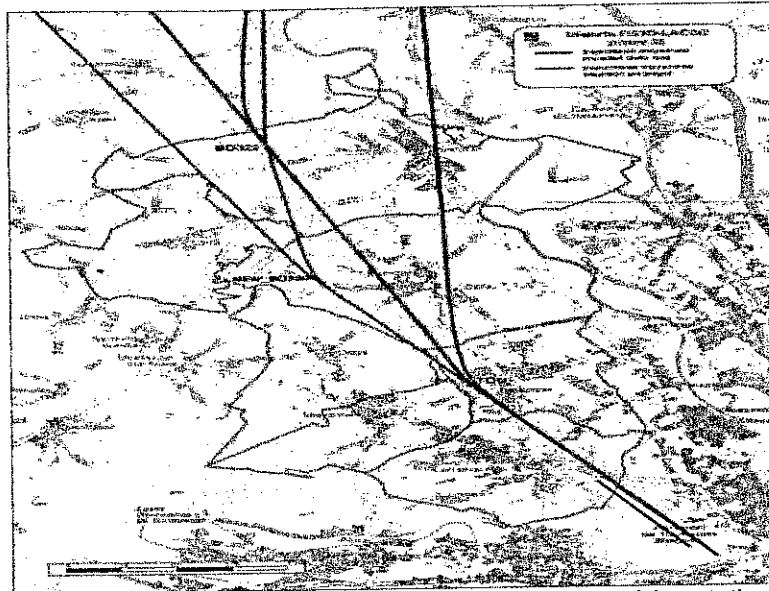
L'enquête publique porte sur le projet de modification de la procédure de départ guidée par satellite dite « GNSS » pour les décollages face au nord-ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

- Le projet, présenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), modifie la procédure actuelle de départ satellitaire RNAV⁽³⁾ FISTO 5P, par la procédure de départ satellitaire RNAV FISTO 5Q. Il est également projeté la création d'une autre procédure satellitaire RNAV : LACOU 5Q.

- Ce projet créé pour des raisons environnementales prévoit de modifier les départs FISTO 5P et de compléter le départ conventionnel LACOU 5B en insérant **un nouveau point de cheminement BO320, plus à l'ouest**, sur l'actuel segment TOU-BO322.

Ce cheminement plus à l'ouest empreinte des zones moins urbanisées et évite le cœur du bourg de MERVILLE.

(3) Une approche RNAV (GNSS) : C'est une procédure d'approche aux instruments, à la série de manœuvres prédéterminées, qui permet de s'affranchir des moyens de radionavigation au sol (balises). Elle s'appuie sur l'utilisation de moyens de positionnement d'un aéronef dans l'espace (satellite), composés notamment des constellations GPS et Galileo. GNSS : Global Navigation Satellite System.



Anciennes trajectoires en rouge ; Nouvelles trajectoires en expérimentation en vert

- L'objectif de cet aménagement de procédures de la circulation aérienne concerne la réduction globale des nuisances sonores, tout en limitant la pollution atmosphérique.

- **Le projet est en expérimentation depuis le 23 mai 2019** suite à la demande du SNA-Sud et avis positif de l'ACNUSA et de la Commission Consultative de l'Environnement de Toulouse-Blagnac (CCE) pour une évaluation.

Concomitamment à la modification de la procédure de départ guidée par satellite, une procédure de moindre bruit au décollage (NADP1) (4) qui privilégie le taux de montée au départ, est expérimentée sur les FISO 5Q et LACOU 5Q en piste 32.

(4) : Noise Abatement Departure Procedure 1

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) assure la maîtrise d'ouvrage. Le porteur et responsable local du projet est le Service de la Navigation Aérienne-Sud (SNA-Sud).

La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile-Sud (DSAC-Sud) est l'instance en charge de l'organisation de la présente enquête publique.

La mise en œuvre du projet définitif est envisagée pour le printemps 2020, en fonction des conclusions de l'enquête publique et des avis de la CCE et de l'ACNUSA et après approbation du projet par l'autorité compétente.

3- Le climat de l'enquête publique

L'importante participation du public témoigne de la mobilisation en masse des habitants, en particulier de DAUX et de LARRA. Au global, **854 dépositions** ont été recueillies - **2180 observations** : lors des 4 permanences, sur les 8 registres papier déposés en mairie, sur l'adresse électronique ou adressées par courrier (siège Merville) au commissaire enquêteur.

Les associations ont joué un rôle de catalyseur pour mobiliser la population et provoquer une levée de boucliers. Les municipalités de Daux et Larra qui s'opposent au projet, sont également impliquées et parties prenantes.

Les médias locaux se sont également largement fait l'écho de cette nouvelle procédure de décollage soumise à enquête publique.

J'ai pu percevoir, une colère contenue et une certaine incompréhension sur la finalité du projet. Elle semble se résumer à avantager Merville, commune plus importante et à l'urbanisation rapide, au détriment de Daux et Larra communes rurales, calmes, à l'urbanisation ciblée. Dans un contexte connu, chacun, en tout état de cause, a pu choisir de s'installer à dessein.

Il semble aussi, que la simultanéité des expérimentations sur la piste 32 (vers le nord) et la piste 14 (vers le sud), ainsi que l'augmentation continue mais aussi récente du trafic sud-ouest et à l'est, notamment avec les compagnies « low-cost », rajoutent à la gêne ressentie. Cela ne facilite pas un discernement de la part des riverains impactés, quant à la vraie nature du survol des avions et du bruit généré.

Dans ce contexte, l'enquête a pu se dérouler normalement, de façon satisfaisante et sans incident.

2 - Conclusions du commissaire enquêteur sur le déroulement de l'enquête publique et sur le dossier

Dans ce chapitre, le commissaire enquêteur a fondé son analyse du projet, sur la régularité de la procédure et du déroulement de l'enquête publique et sur l'examen du dossier.

2.1- Conclusions sur la régularité de la procédure

1- Sur la procédure et la consultation menée :

- Le projet respecte les critères de déclenchement de l'enquête publique :

L'article R227-7 du code de l'aviation civile impose :

- o Un nombre de vols, à savoir : Le flux moyen journalier d'utilisation de la procédure projetée de circulation aérienne concerne au moins 30 vols d'avions munis de turbohélices.
Le flux FISTO en piste 32 représente en moyenne 31,2 départs de jets par jour.
Le critère de 30 vols de jets est donc bien rempli.
- o Une superficie, après modification, des zones nouvellement survolées de l'enveloppe des trajectoires supérieure à 10 % de la superficie de cette enveloppe avant modification.
La surface des zones nouvellement survolées représente plus de 10% (43%) des zones survolées en situation statu quo. **Le critère surfacique est bien rempli.**

- Le projet soumis à cette enquête publique a déjà fait l'objet d'une information :

- o En CCE et à l'ACNUSA en amont de l'évaluation, débutée avec leur accord, le 23 mai 2019,
- o Aux maires des communes impactées, lors d'une réunion, le 19/06/2019.

2- Sur la préparation et le déroulement de l'enquête publique :

Le commissaire enquêteur a analysé les points suivants :

> **La production du dossier d'enquête**, établi et transmis dans sa complétude et dans les délais par l'autorité organisatrice.

> **La réalité des mesures de publicité**, en conformité avec les dispositions de l'article 3 de l'arrêté préfectoral du 22/07/2019, et à la législation et la réglementation en vigueur pour ce qui concerne les avis de publicité dans la presse et l'affichage dans chacune des 7 communes.

Les affichages sont attestés par les certificats des maires des communes concernées et j'ai pu visualiser au cours de visites effectuées dans les 7 communes concernées, la réalité de cet affichage.

La publicité dans la presse est également attestée par les deux journaux : La Dépêche et le journal Toulousain.

L'avis a bien été publié sur le site internet : <http://www.consultations-publiques-developpement-durable.gouv.fr>

> **La mise à disposition du public du dossier d'enquête, ainsi que du registre en format papier** coté et paraphé par le commissaire enquêteur. J'ai été amené à coter et parapher d'autres feuillets libres pour les registres de Daux et Larra, pour faire face à la quantité très importante de dépositions dans ces deux communes.

- Le dossier a été mis à disposition du public dans les 7 mairies précitées

- Le dossier d'enquête, dans son intégralité, a été également mis gratuitement à la disposition du public sur un poste informatique à la mairie de Merville aux jours et heures habituels d'ouverture.

- Le dossier était également consultable pendant toute la durée de l'enquête publique, sous forme dématérialisée sur le site internet de la DGAC à l'adresse suivante :

<http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>

- Enfin, toute personne a pu, conformément à l'article 4 de l'arrêté préfectoral d'enquête publique, obtenir consultation du dossier auprès de la DSAC-Sud - Subdivision développement durable- Allée Saint-Exupéry BP 60100 - 31703 Blagnac.

> **L'accueil du public lors des 4 permanences du commissaire enquêteur.**

Elles ont été tenues normalement, sans incident, aux jours et heures précisés dans l'article 5 de l'arrêté préfectoral de prescription de l'enquête.

> **La clôture des 8 registres d'enquête par le commissaire enquêteur, le 21/10/ 2019.** Les observations du public ont pu aussi être envoyées valablement par **courrier postal** ou par **courrier électronique** à l'adresse suivante : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>

> **La remise du PV de synthèse le 04 novembre 2019, avec échanges (2h30heure) avec le porteur du projet et le mémoire en réponse du SNA-Sud** reçu dans les délais par voie informatique et par courrier (RAR).

Suite à ma demande (réception des registres le 21/10/2019 au soir, nombre très importants de dépositions à analyser par un seul commissaire enquêteur..), un délai de 10 jours a été accepté par l'autorité organisatrice, avec l'avis favorable du SNA Sud. Un mail de la DSAC-Sud du 24 octobre 2019 m'a été adressé et ce, conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement

> **Une réunion de présentation et de pré- préparation dans les locaux du SNA-Sud et de la DSAC-Sud, le 04/07/2019.** Cette réunion a permis la préparation de l'enquête publique et une meilleure appropriation du dossier par le commissaire enquêteur

Conclusion du commissaire enquêteur sur la régularité de la procédure

En conclusion, j'ai constaté le respect des obligations réglementaires applicables au projet, relatif à la « modification de la procédure de départ guidée par satellite dite « GNSS » pour les décollages face au nord-ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac »

En particulier pour :

- L'information du projet auprès de la CCE compétente et de l'ACNUSA, avec leur accord préalable pour une évaluation à compter du 23/05/2019.
- L'information préalable, par le porteur de projet, des maires des 7 communes concernées et ce, à la demande de l'ACNUSA.
- Le respect des critères de déclenchement de l'enquête publique, avec des modifications qui revêtent un caractère permanent et ce, conformément aux articles L227-07 et L227-10 du code de l'aviation civile.

- La préparation et le déroulement réglementaire de l'enquête publique (article L123-3 à L.123-18 et R.123-2 à R.123-27, du code de l'environnement), sur les 7 communes (1), avec une forte participation du public, sans incident à signaler et avec la possibilité pour le public de s'informer correctement.

- L'affichage réglementaire pour un projet visant l'espace aérien n'est pas commun. Il pose la question de la pertinence de l'endroit eu égard à la réalisation effective du projet. Installer des panneaux, dans chaque rue, chaque impasse, chaque chemin de la ou des communes impactées serait démesuré. Quand un projet de ce type se situe dans l'espace aérien à plus d'1km d'altitude, le lieu générique est finalement la commune et l'endroit le plus pertinent d'affichage, la mairie.

L'allongement de la durée de l'enquête de 15 jours réglementaires à 33 jours, constitue un élément clé, pour que l'information du public, sur un projet de cette nature, ait pu se diffuser le plus largement possible. La grande mobilisation du public, en particulier en octobre, montre, si besoin en était, que ce fut le cas.

(1) Les 7 communes : AUSSONNE, DAUX, GRENADE, LARRA, MERVILLE (siège), MONDONVILLE et SAINT-JORY

2.2- Conclusions sur l'analyse du dossier

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend 3 volumes décrits dans le rapport :

- Volume 1 : Dossier d'enquête publique
- Volume 2 : Etude d'impact de la circulation aérienne- EICA
- Volume 3 : Guide méthodologique relatif à la réalisation des EICA

Conclusion du commissaire enquêteur sur le dossier d'enquête publique

- Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, en particulier :

- o **Le volume 1** du dossier d'enquête publique comprend les pièces exigées par l'article R123-8 du code de l'environnement : La demande d'étude de modification des départs vers le nord- L'objet de l'enquête publique et les informations juridiques et réglementaires- Présentation de la DSNA et généralités sur le contrôle aérien- Le contexte de Toulouse-Blagnac - Notice explicative- Bilan global.
- o **Le volume 2** : L'étude d'impact de la circulation aérienne (EICA) est bien conforme au guide méthodologique définie par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et répond en outre à deux obligations:
 - l'une réglementaire en vertu des termes de l'arrêté du 4 octobre 2017. Dans ce cas, l'EICA est destinée à alimenter le dossier remis à la DSAC pour approbation.
 - l'autre légale, car la Loi (L227-5) du code de l'aviation civile prévoit que les parties prenantes (CCE notamment) soient consultées. Dans ce cas, l'EICA est le support de communication visant à la concertation et à l'information du public.

- o **Le volume 3** : C'est un dossier de méthodologie, générique à l'ensemble des EICA.

En conséquence, je considère le dossier complet et conforme aux dispositions réglementaires.

Le dossier d'enquête, dans sa globalité, est à ce titre complet et recevable.

Toutefois :

- Il est assez technique, relève d'un domaine (aviation civile) relativement complexe et singulier.
- Il livre une succession détaillée de relevés et données s'attachant à la mise en place des nouvelles trajectoires de vols. Le contenu du dossier et de l'EICA, dont les figures cartographiques, demandent cependant de réels efforts de compréhension.
- J'ai pu noter un certain décalage entre le contenu même du dossier et l'attente du public. Ce dernier a, avant tout, besoin de connaître rapidement et concrètement l'évolution de sa propre situation au regard du projet.

Ainsi, je regrette que :

- L'échelle retenue pour les figures d'impact sonore, ne soit pas mieux adaptée pour un meilleur repérage des populations concernées.
- L'impact sonore exprimé par le NA62, certes à titre indicatif, n'ait pas donné lieu à un comptage de population, à l'instar du NA65.
- Des mesures de bruit ciblées (avant-après) soient absentes du dossier.
- Une étude prospective, même sommaire, du Plan Exposition du Bruit (PEB) et Plan de Gêne Sonore (PGS) n'est pas été fournie. L'urbanisme constitue un réel sujet d'inquiétude des élus et des riverains.
- Une approche sur les risques de la pollution sonore sur la santé, n'est pas été abordée.
- 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.

3 - Conclusions sur le bilan avantages- inconvénients du projet soumis à l'enquête publique

3.1- Les Avantages

- Un projet avec un objectif d'amélioration environnementale (nuisances sonores NA65), dans un contexte global où l'aéroport de Toulouse-Blagnac, 6ème de France, associé à Airbus, constitue un vecteur essentiel du développement économique de toute une région.

- Un projet évolutif depuis 2014, fruit d'un processus de concertation continue en CCE:

. Malgré les difficultés, le SNA-Sud a pu faire émerger un projet en 2016, permettant après FISTO 5P, une étape supplémentaire d'amélioration pour les départs vers le N/ NO pour des vols à destination de Paris, Lille, Londres, Bruxelles, Nantes.... Ce processus évolutif a fait l'objet d'une concertation/négociation continue avec les communes et les associations concernées, présentes en CCE, lieu privilégié d'échanges pour les thèmes liés à la vie de l'aéroport et à son environnement

- Des procédures sécurisées et validées pour une expérimentation, par l'ACNUSA, instance indépendante et par la CCE de Toulouse Blagnac instance de concertation à la composition plurielle : représentants de l'état et de l'aviation, élus, associations de riverains.

Le projet présenté à l'enquête publique est le fruit de plusieurs études intermédiaires infructueuses, notamment pour des questions majeures de sécurité aérienne. Les nouvelles procédures RNAV FISTO/LACOU ont été présentées à plusieurs reprises en CCE et à l'ACNUSA et ont reçu des avis favorables pour une expérimentation, en vue d'une évaluation du projet de modification des procédures de décollages vers le nord-ouest en piste 32.

- Une expérimentation lancée le 23/05/2019 qui 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:

- Les avis favorables du CCE et de l'ACNUSA ont permis l'expérimentation en cours depuis le 23 mai 2019, à la demande du SNA/Sud.

- Cette expérimentation FISTO 5Q/LACOU 5Q, voulue par le SNA-Sud, donne la possibilité de tester en réel le ressenti des populations survolées et de faire une évaluation objective du projet. Elle permet aussi, au niveau du dossier d'enquête et de l'EICA, de visualiser les impacts environnementaux avec des données actualisées représentatives et objectives.

- Je suis convaincu, que sans cette expérimentation, les résultats de l'enquête publique (observations, propositions) auraient été moins denses et pertinents.

- Un « porter à connaissance » effectué lors d'une réunion, le 19 juin 2019.

A cette occasion, le SNA-Sud a informé les maires ou leur représentant, en ayant auparavant transmis un courrier expliquant le changement.

- Un couloir aérien qui empreinte des zones beaucoup moins urbanisées, entre DAUX et MERVILLE

- Le nouveau couloir utilisé est largement moins urbanisé. Il échappe le cœur du bourg de MERVILLE dont l'école, jusque-là survolés. L'école de MERVILLE et celle de DAUX sont désormais équidistantes du nouveau couloir aérien FISTO/LACOU (environ 1,5km).

- Un projet qui affiche moins de personnes survolées, avec des résultats positifs et relativement significatifs en matière d'impacts visuel et sonore (NA65dB)

- L'étude d'impact affiche un bénéfice global concernant le survol des populations et l'empreinte sonore.

- L'impact visuel est moins prégnant car il y a moins d'habitants survolés sous trace et en outre, il y a moins de dispersion grâce à la RNAV.

- Le pourcentage de personnes impactées par les nuisances sonores avec l'indicateur NA65 dB(A), retenu par la DGAC, diminue globalement. On enregistre une baisse de 24% : -1800 personnes au total, essentiellement sur MERVILLE.

Une seule commune, DAUX, a un bilan négatif, mais avec un différentiel faible. On relève une différence de +25, pour l'indicateur NA65 dB(A).

- Un bilan écologique, somme toute acceptable, au regard des gains affichés

- L'impact de consommation de carburant et des émissions CO2 (rallongement de la trajectoire < 0.12 NM ou 220m) peut être considéré, dans l'absolu, comme allant à l'encontre de la prise de conscience actuelle sur l'environnement. Cependant et relativement à l'ensemble du trafic, cette augmentation de l'empreinte carbone est peu significative (0,005/100). L'impact en matière d'émissions NOx est inchangé.

- Un ressenti par les habitants de MERVILLE, majoritairement positif depuis le début de l'expérimentation.

C'est un fait, le ressenti évoqué par les habitants de MERVILLE au niveau de leurs observations, va majoritairement dans le sens d'une amélioration significative. Ils rappellent avec insistance le changement brutal intervenu en 2003 pour leur commune et souhaitent vivement que cette expérimentation, qui a débuté le 23 mai 2019, devienne pérenne.

- Une modification des trajectoires qui ne modifie que marginalement les équilibres, au sens règlementaire, en matière d'urbanisation.

La modification du Plan d'exposition au bruit (PEB) en résultant, est assez marginale en zone C et concerne Merville et Aussonne (modélisation effectuée par la DGAC). Elle est plus significative en zone D (zone d'information), libérant une partie du centre urbanisé de Merville, mais ne rattrapant pas le centre urbanisé d'autres communes. 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.

3.2 - Les inconvénients

- Un projet qui ne répond pas complètement aux aspirations des riverains de l'association « AUSSONNE Environnement », demanderesse en 2013, auprès de l'ACNUSA, d'une solution plus décalée à l'ouest.

- Le flux FISTO 5Q et LACOU 5 Q expérimenté, décale bien le flux vers l'ouest avec le point BO320, ce qui correspond sur le principe à la demande des associations de riverains. Néanmoins, ce décalage vers l'ouest est bien moins prononcé, pour des raisons de sécurité, que celui de la demande initiale de « AUSSONNE Environnement ».

- La procédure « moindre bruit au décollage » NADP1, qui privilégie le taux de montée au départ, est également en expérimentation. Elle est susceptible d'apporter une amélioration aux habitants proches des pistes de décollage, dont AUSSONNE.

- Deux communes DAUX et LARRA, l'ouest de MERVILLE, et un lieu-dit Engarres, plus impactés qu'auparavant :

Les riverains des deux communes et d'Engarres ont constaté une gêne sonore significative et récurrente depuis l'expérimentation.

Le nouveau couloir aérien FISTO/LACOU déporté de 1,25km vers l'ouest ne traverse pas la commune de DAUX, mais tangente sa limite géographique.

La bifurcation du flux LACOU à partir du nouveau point BO320, conduit à ce que le couloir aérien traverse la partie Nord-Est de la commune de LARRA, jusque-là épargnée.

Le lieu-dit Engarres (cne de Grenade) se trouve plus directement sous le couloir aérien.

L'empreinte sonore glisse légèrement à l'ouest avec la mise en place du waypoint BO320, avec comme conséquence d'impacter plus la commune de DAUX, celle de LARRA (NA62dB) et le lieu-dit Engarres.

Cette dégradation sur la commune de DAUX se traduit dans l'EICA par un différentiel de +25 habitants impactés au niveau de NA65 : 65 dB pour 25 événements sous 1981m (indicateur retenu par la DGAC).

L'ouest de Merville est plus impacté, mais moins urbanisé.

L'empreinte Na 62dBA - 25 événements de l'EICA, illustre davantage l'impact vers le centre-ville de DAUX ainsi que sur l'Est de la commune de LARRA.

Il est regrettable que le décompte de la population impactée (avant-après) n'ait pas été fait pour l'indicateur NA62dB.

- Une absence de mesures de bruit et des données et des résultats de l'étude d'impact contestés.

- Il est vrai que la gêne sonore ne s'arrête pas aux limites de l'empreinte NA65dB

- Les données d'entrée et les résultats de la modélisation sont contestés par les habitants et les associations de riverains. Ils les considèrent biaisées pour les unes et sous-estimés pour les autres.

- La densité et l'augmentation des départs vers le Sud-Ouest, conjuguées au déplacement du couloir FISTO/LACOU, étaient de nature à justifier, particulièrement pour la commune de DAUX, un ou des points de mesure ciblés, notamment à l'école.

- Un environnement général très urbanisé, à l'équilibre sensible, qui rend difficile l'émergence d'une solution « miracle ».

- La recherche du meilleur compromis, en évitant les zones urbanisées, se situe dans un environnement global où il semble bien difficile de trouver une solution « miracle » où tout le monde serait très largement gagnant.

Par exemple, la commune de DAUX, qui voit se rapprocher le couloir aérien FISTO/LACOU, demande que son développement en tant que pôle secondaire du SCOT soit préservé. La commune de LARRA qui subit déjà les désagréments des atterrissages, ne veut pas subir ceux des décollages

- Il est vrai que le sujet des nuisances sonores est par essence légitimement très sensible et demeure une vraie préoccupation pour les communes riveraines de l'aéroport de Toulouse Blagnac. Il l'est, a fortiori, dans cet environnement fortement construit, résidentiel et proche de l'aéroport. Les personnes et les familles ont fait le choix de s'installer dans une commune ou une autre, en connaissance de cause : couloirs aériens existants, calme, proximité services, coût immobilier, PEB/PGS.

- Une étude d'impact sans approche prospective sur l'évolution du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et du Plan de Gêne Sonore (PGS).

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 un développement maîtrisé, sans exposer de nouvelles populations au bruit des aéronefs.

- Des facteurs concomitants au projet qui interfèrent et qui rajoutent à la gêne ressentie.

➤ Une augmentation des vols vers le Sud-Ouest et l'Est

Ces flux vers l'Est et le Sud -Ouest ne sont pas anecdotiques, car ils sont en augmentation et représentent 40 % des départs, piste 32. Leurs trajectoires, tant pour DAUX que pour MERVILLE se situent en plein cœur des deux bourgs.

Cet accroissement des vols, parfois récent, est bien réel, singulièrement avec l'arrivée des compagnies low cost. L'altitude de ces aéronefs est souvent basse et en virage accentuant le cône de bruit et avec de la dispersion. Leur motorisation est jugée plus bruyante. Ces facteurs, conjugués au nouveau flux FISTO/LACOU ne peuvent qu'accentuer le ressenti négatif des habitants (DAUX et son école pour le Sud-Ouest et MERVILLE pour l'Est). Ils ne facilitent pas non plus, un discernement objectif et aisé de la gêne ressentie, entre les différents flux.

➤ L'expérimentation simultanée de procédures pour les décollages face au sud, en piste 14.

Les vols vers le Nord, en expérimentation piste14, après leur virage, passent en trajectoire nominale à l'ouest de DAUX. Auparavant, les vols passaient plus à l'Est, sur MERVILLE. DAUX peut avoir l'impression d'être lésée, c'est en tout cas la forme d'expression émise par son conseil municipal dans sa délibération du 25/09/2019

« DAUX serait-elle sacrifiée ».

➤ **Les vols de nuit et les vols d'essai d'Airbus**

Les vols d'essai Airbus représentent entre 5 et 10% du trafic total IFR de la plateforme de Toulouse-Blagnac. Ils ne font pas parti de cette étude car ils n'utilisent pas la procédure FISTO 5P.

Les vols « cœur de nuit » forts perturbants, sont estimés par les riverains, à 5 au moins par nuit.

Ces 3 facteurs, conjugués au nouveau flux FISTO/LACOU, ne peuvent qu'accentuer le ressenti négatif des habitants. Ils ne facilitent pas non plus, un discernement objectif et aisé de la gêne ressentie entre les différents flux.

La municipalité de DAUX aurait préféré, dans ce contexte, une approche plus globale.

- Une insuffisance d'information et de concertation préalables, qui cristallise les positions : « Les communes rurales plus petites lésées, la commune plus importante favorisée »

- Les maires ont été informés concrètement lors de la réunion du 19 juin 2019. Les municipalités de Larra, de Grenade et de Saint-Jory, n'étaient pas représentées lors de cette réunion d'information.

- Le public n'a pas été suffisamment informé du projet en amont. Il a fallu le lancement de l'enquête publique pour qu'il découvre véritablement le projet de mise en place des nouvelles trajectoires.

- La réelle volonté de transparence sur le projet voulue par le SNA-Sud, a été paradoxalement vécue par les collectivités et le public comme une communication insuffisante voire absente.

Elle bute sur une concertation réduite à la CCE, où la représentation des élus est contestée.

La commission consultative (CCE) a émis un avis positif sur l'évaluation, en janvier 2019, sans que les communes de DAUX et LARRA concernées par le projet, aient été directement associées. Larra n'est pas représentée en CCE. DAUX qui a un suppléant, était représentée par une personne de la municipalité de MERVILLE, titulaire pour les deux communes aux enjeux, en la circonstance, antinomiques.

- Les associations de riverains ont, notamment à DAUX et LARRA, emboîté le pas, fait leur travail auprès du public et occupé le terrain durant tout le déroulement de l'enquête. Bien organisées dans l'ensemble, elles ont joué de toute leur influence sur la population.

- Des sujets d'inquiétude légitime des riverains, peu ou pas abordés dans le dossier d'enquête publique :

- Urbanisme/dépréciation des biens
- Pollution sonore/santé

3.3- Bilan conclusif avec analyse des avantages et inconvénients

A- 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).**

5- 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 de 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 » NADP1. La contrainte NADP1 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 ou 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- B0322). 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 des 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 la 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 terme d'équité de traitement, dès lors qu'un projet de cette nature impacté 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 Grenadé 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 NADP1 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,
- ✓ Etre 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 NADP1 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 NADP1 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 si 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 ;

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

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.
- Que 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 si 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).

Toulouse, le 22 novembre 2019

Bernard LAUBARY
Commissaire Enquêteur