

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>27602</b>	De <b>M. Jean-Luc Lagleize</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Haute-Garonne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> >Transparence et atténuation des nuisances aériennes et aéroportuaires à Toulouse	<b>Analyse</b> > Transparence et atténuation des nuisances aériennes et aéroportuaires à Toulouse.
Question publiée au JO le : <b>17/03/2020</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/03/2021</b> page : <b>2394</b> Date de changement d'attribution : <b>07/07/2020</b> Date de renouvellement : <b>23/06/2020</b> Date de renouvellement : <b>06/10/2020</b> Date de renouvellement : <b>12/01/2021</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les actions mises en œuvre par le Gouvernement pour surveiller les nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, pour les maîtriser et les atténuer. L'aéroport de Toulouse-Blagnac est le sixième aéroport de France en terme de fréquentation, avec près de 10 millions de voyageurs en 2019, et connaît une augmentation constante de sa fréquentation. Or, depuis quelques mois, la modification de couloirs aériens qui est expérimentée à Toulouse impacte de nouvelles populations, aussi bien au nord de Toulouse qu'à l'ouest et au sud, où les riverains multiplient les plaintes et manifestations contre les nuisances sonores aériennes et aéroportuaires. C'est ainsi que plusieurs dizaines de milliers de plaintes ont été déposées dans l'agglomération de Toulouse. Lors de sa session de novembre 2019, le collège de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), saisi pour avis après les expérimentations relatives à de nouvelles procédures opérationnelles au départ de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, s'est exprimé favorablement sur les nouvelles procédures satellitaires FISTO et LACOU 5Q pour les départs en piste 32 vers le nord. L'autorité de contrôle a demandé néanmoins que l'ensemble des procédures de départ vers le nord soit encadré par des « volumes de protection environnementale » (VPE) permettant de réduire la dispersion actuelle des trajectoires, notamment pour réduire les nuisances au-dessus de la commune de Daux. Elle a demandé que les procédures remplacées par les procédures satellitaires soient mises en voie d'extinction. L'Autorité a rappelé que les VPE ont fait leurs preuves sur Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, permettant de fixer les tolérances de déviation par rapport aux trajectoires nominales et donc de réduire les survols des zones d'habitations. Le collège s'est exprimé défavorablement sur les projets FISTO et LACOU 5R pour les départs en piste 14 vers le sud. L'Autorité de contrôle a estimé que les éléments présentés à ce stade étaient insuffisants pour réduire l'impact environnemental identifié et a recommandé que soient entrepris des travaux dans le cadre d'études dites d'approche équilibrée, rendues obligatoires par le règlement n° 598/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée, et abrogeant la directive 2002/30/CE pour les aéroports ayant un trafic



annuel supérieur à 50 000 mouvements d'aéronefs et pour lesquels la problématique « bruit » est bien identifiée. L'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) a par ailleurs souligné que Toulouse, capitale européenne de l'aéronautique et de l'espace, disposait de toutes les ressources humaines et technologiques pour mettre en place une approche équilibrée exemplaire de son développement économique et social. Elle a donc appelé toute la communauté aéroportuaire à œuvrer en ce sens. Dans ce contexte, il semble indispensable que toute évolution des trajectoires fasse l'objet d'une information préalable de tous les élus locaux concernés et de la population, et que les effets soient mesurés et partagés en toute transparence. Il l'interroge donc sur sa position sur l'avis rendu par l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) et sur les intentions du Gouvernement à la fois pour surveiller les nuisances sonores générées par le trafic aérien de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, mais également pour les maîtriser et les atténuer.

### Texte de la réponse

La prise en compte des nuisances sonores aéroportuaires sur les populations est un enjeu majeur et constitue une priorité pour le Gouvernement. La stratégie nationale du transport aérien 2025 définit les axes stratégiques des politiques publiques en matière de transport aérien. Le premier de ces axes vise à assurer un développement durable, notamment grâce à la maîtrise des nuisances qu'il génère au sein des territoires et l'atténuation de leur impact. La situation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac fait l'objet d'une attention particulière du fait de sa situation géographique à proximité de l'agglomération toulousaine. Deux expérimentations relatives aux procédures opérationnelles ont ainsi été lancées au printemps 2019. De plus, l'étude d'approche équilibrée qui va être menée prochainement devrait permettre d'avancer encore dans la prise en compte de la problématique du bruit, notamment la nuit. Concernant les expérimentations, l'une d'elles concerne certaines trajectoires de départ face au nord. Cette expérimentation fait suite à des demandes d'associations de riverains relayées par l'ACNUSA (autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires), et a été validée par la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). Elle permet de diminuer globalement, et significativement, les populations survolées par les vols décollant face au nord en évitant des zones fortement urbanisées. Cette expérimentation a fait l'objet d'un avis favorable dans le cadre d'une enquête publique menée à cet effet (avec six réserves) et de la consultation de l'ACNUSA. Par ailleurs, les modalités de prise en compte des 6 réserves exprimées par le commissaire enquêteur ont été présentées aux élus des communes concernées en février et un nouveau dispositif a été arrêté à la mi-mars. L'expérimentation se poursuit conformément à la demande explicite du commissaire enquêteur. Un bilan de l'expérimentation doit être présenté en CCE pour avis, ainsi qu'à l'ACNUSA, avant décision sur les suites à donner. Cependant, du fait de la crise sanitaire et du 2nd tour des élections municipales, la CCE prévue fin juin n'a pu se tenir et ne pourra pas avoir lieu avant le mois d'octobre, en raison du nécessaire renouvellement du collège d'élus. Pour ce qui concerne la recommandation de l'ACNUSA de mettre en œuvre des volumes de protection environnementales (VPE), la DGAC a confirmé qu'elle était prête à étudier la possibilité de publier le volume de protection servant à la surveillance de ces nouvelles trajectoires de départ vers le nord. Ce volume devra notamment être défini au regard des performances opérationnelles des aéronefs (en fonction du type d'appareil, des conditions opérationnelles, etc.). Il pourrait être mis en place dès lors que le processus de concertation concernant cette procédure sera achevé. La seconde expérimentation concerne certaines trajectoires de départ face au sud. Cette expérimentation visait à augmenter encore le haut niveau de sécurité de la circulation aérienne. Cette expérimentation a évolué au travers de phases successives au cours desquelles des ajustements ont été opérés dans l'objectif de minimiser les nuisances sonores pour les populations survolées. Chacune de ces phases a fait l'objet d'informations et d'échanges avec les élus et les associations de riverains, mais il n'en reste pas moins que des réactions et des critiques ont subsisté de la part de certains élus et collectifs. Aujourd'hui, la crise sanitaire que connaît notre pays a un impact conséquent sur le trafic aérien et le nombre de mouvements d'avions à l'aéroport de Toulouse-Blagnac est réduit à quelques vols par jour. Il est probable que le trafic ne reprenne que très progressivement et, de ce fait, l'environnement dans lequel s'exerce le contrôle de la circulation aérienne est radicalement changé. Aussi, les services de la DGAC ont décidé, en lien avec la préfecture de Haute-Garonne, de suspendre cette expérimentation. La période à venir sera mise à profit pour reprendre les études, analyser les vols, tirer les leçons des phases successives de l'expérimentation, et travailler avec les compagnies aériennes, de façon à pouvoir proposer quand le moment sera



venu un dispositif complet et robuste. Ce nouveau dispositif fera l'objet d'échanges et de concertation en CCE et avec l'ensemble des communes concernées, en amont de sa mise en œuvre, de façon à ce que la solution retenue puisse être considérée, de façon partagée, comme le meilleur compromis entre toutes les contraintes à prendre en compte. Enfin, le lancement d'une démarche d'approche équilibrée a été annoncé par la préfecture de Haute-Garonne, dans l'objectif d'étudier les problématiques de nuisances sonores en tenant compte des différents leviers d'action possibles, et de leurs impacts acoustiques, sanitaires et socio-économiques. Ces leviers sont la réduction du bruit à la source des avions, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles, et, en dernier ressort, les restrictions d'exploitation. Le calendrier de mise en œuvre de cette démarche doit être revu suite à la crise sanitaire. Un cahier des charges devrait être présenté lors de la réunion de la CCE qui se tiendra en octobre. La DGAC veillera à ce que soient étudiées toutes les pistes d'amélioration et solutions propres à la recherche d'un équilibre entre les besoins liés à l'activité économique des territoires et la maîtrise des nuisances subies par les populations survolées.