

Aéroport de Toulouse-Francazal

Commission Consultative de l'Environnement du 27 juin 2013

Participants :

Membres des professions aéronautiques :

- Monsieur Thierry MANSUET (suppléant), Base de Défense de Toulouse -- Castres,
- Lieutenant-Colonel DEPRECCQ (suppléant), 1^{er} Régiment du Train Parachutiste,
- Monsieur le Lieutenant-Colonel Laurent LE GOFF (titulaire), Commandant le détachement aérien de gendarmerie de Toulouse-Francazal
- Monsieur Lior PEREZ (titulaire), directeur du service des avions français instrumentés pour la recherche sur l'environnement (SAFIRE)
- Monsieur Didier BERNARDEAU (titulaire), Président Directeur Général d'ATLANTIC AIR INDUSTRIES
- Monsieur Bertrand BILGER (titulaire), Gérant de la Société d'Exploitation de l'Aéroport de Toulouse-Francazal,

Membres des Collectivités Locales :

- Monsieur Claude RAYNAL (titulaire), Conseiller Général de la Haute-Garonne ,
- Monsieur Jean-Jacques ASSEMAT (suppléant), Communauté d'agglomération du muretain
- Monsieur Christian THOUZET (titulaire), représentant les communes de Plaisance du Touch, Roques et Frouzins,
- Monsieur Patrick EYNARD (suppléant), représentant les communes de Plaisance du Touch, Roques et Frouzins,

Collège des Associations

- Monsieur Georges MAZADE (titulaire), Association des habitants de Saint-Simon, Portet sur Garonne et parcs d'activités,
- Monsieur Raymond GAUBERT (suppléant, Association des habitants de Saint-Simon, Portet sur Garonne et parcs d'activités,
- Monsieur Alain GUYADER (titulaire), Association Défense de Hautpoul,
- Monsieur Georges PERRET (titulaire), France Nature Environnement Midi-Pyrénées,
- Monsieur Bernard GINESTE (titulaire), Président du Collectif Francazal,
- Monsieur Pierre BEDER (titulaire), Président de l'association Francazal Champ d'Envol 31,

Représentants de l'Administration :

Monsieur Thierry BONNIER, Secrétaire Général de la Préfecture de Haute-Garonne,
Madame Valérie BAUTHIAN, Préfecture de la Haute-Garonne,
Monsieur Raymond JEAN-DUVIGNAC, Service du Pilotage et de la Mutualisation Economique,
Madame Aurélie DEUDON, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement,
Monsieur Georges DESCLAUX, Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile-Sud,
Madame Laetitia REDER, Division Régulation et Développement Durable de la DSAC-Sud,
Monsieur Gérard SOULIE, Subdivision Développement Durable de la DSAC-Sud,
Monsieur Michel COSTE, Chargé de mission Francazal à la DSAC-Sud,

Experts :

Monsieur François MIGRAINE, Directeur des Etudes et du Conseil, SNC Lavalin,
Monsieur Josselin ROBERT, Service Ecologie Urbaine à la Communauté Urbaine Toulouse Métropole.

Installation de la commission (point 1 de l'ordre du jour).

Le quorum étant atteint, la CCE peut se tenir.

- M. Bonnier souhaite la bienvenue aux participants et passe la parole à Georges Desclaux (DSAC-Sud). La présentation faite en séance est jointe au présent compte rendu.

- M. Desclaux (DSAC-Sud) apporte quelques précisions sur la création de la Commission consultative de l'Environnement de Toulouse – Francazal :

La CCE existait du temps de la Base Aérienne et l'Etat a jugé indispensable de conserver cette instance (non obligatoire dans le cas d'un aérodrome de la taille de Toulouse – Francazal) afin de conforter un espace de dialogue qui structure la concertation entre les différents acteurs. Dans ce cadre, la composition de la CCE a été modifiée afin de s'adapter à la reconversion de la plate-forme.

Règlement intérieur (point 2 de l'ordre du jour) :

Le projet de règlement intérieur est distribué et commenté en séance.

M. Gineste demande s'il est possible d'inscrire un point « questions diverses » à l'ordre du jour ?

Pour M. Bonnier, dans la mesure du possible, il est souhaitable de pouvoir traiter en amont les sujets à aborder, afin que les débats en CCE puissent être aussi constructifs que possible. Ainsi, l'inscription de points particuliers à l'ordre du jour, précisés plusieurs jours avant la tenue de la réunion, est préférable et doit être demandée à la préfecture. Toutefois, un point « questions diverses » peut figurer à l'ordre du jour des réunions à venir.

Le projet de règlement intérieur présenté en séance est adopté à l'unanimité. Il sera joint au présent compte-rendu.

Points d'informations sur l'avancement du projet de reconversion aéronautique de la plate-forme (point 3 de l'ordre du jour):

- M. Desclaux précise que le projet se développe depuis janvier 2011, avec le maintien des utilisateurs antérieurs et le développement de nouvelles activités liées à l'aviation d'affaires et à l'industrie aéronautique.

En zone concédée, un seul hangar demeure inoccupé actuellement, en raison de travaux importants à effectuer préalablement à toute occupation. Globalement, 1000 emplois directs sont présents sur la plate-forme, dont environ 200 emplois directs déjà liés à l'activité civile.

- M. Gineste s'interroge sur quelques chiffres relatifs aux nouveaux emplois créés, notamment ceux du Centre de formation et ceux de la société Atlantic Air Industrie.

Concernant le centre de formation, et après vérification, le chiffre indiqué tient compte en effet de l'effectif moyen de stagiaires (12). Ceci sera corrigé sur la planche présentée.

Concernant l'entreprise AAI, M. Bernardeau confirme que le nombre effectif de CDI de l'entreprise est de 110 emplois en CDI, auxquels s'ajoutent de 10 à 20 emplois d'intérimaires en fonction de la charge de travail de l'entreprise. Il espère atteindre les 250 à 300 emplois avant 2015. Toutefois, il fait remarquer que le développement de son entreprise est limité par la pénurie de personnels qualifiés dans le domaine de la maintenance aéronautique en région toulousaine, et que le chiffre de 150 emplois figurant sur la planche intègre les postes de CDI ouverts sur 2013 mais qu'il n'a pas encore réussi à pourvoir. La présentation sera également modifiée en conséquence.

- Le Colonel Deprecq précise que la zone Nord (Quartier Edmé) accueille maintenant 5 structures, ou antennes toulousaines, de la Défense :

- le 1^{er} RTP ,
- la Section Aérienne de la Gendarmerie,
- le Groupement de soutien de la Base de défense Toulouse – Castres (GSBDD),
- le Service de Santé des Armées
- le Service Social des Armées

- M. Desclaux apporte les précisions suivantes sur les travaux d'amélioration en cours sur la plate-forme aéronautique et sur les perspectives à plus long terme :

Une procédure d'approche aux instruments est en cours d'expérimentation pour les usagers basés, avec vocation à s'ouvrir à tous les utilisateurs dans quelques mois. Cela constituera un gain pour la sécurité et permettra d'améliorer la précision des trajectoires. Une présentation plus détaillée sera faite lors de la prochaine CCE, avec les résultats de l'expérimentation en cours.

Concernant l'attribution d'une concession sur 45 ans, le groupement retenu est constitué de la Société SNC Lavalin, à laquelle se sont joints la société Aéroport de Toulouse Blagnac et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. Le contrat de concession est en cours de finalisation et doit être examiné prochainement par le Conseil d'Etat. Il comportera un programme d'investissements important, imposé par le cahier des charges, supérieur à 10M€ dans les 5 premières années de la concession.

La nouvelle concession devrait débuter en septembre 2013, et d'ici-là, SNC Lavalin continuera d'assurer l'exploitation de la plate-forme.

Concernant les 38ha que souhaite vendre la Défense, le processus de consultation a été relancé par France Domaine après un premier appel d'offres infructueux. La volonté de l'Etat est d'aller aussi vite que possible, tout en maintenant les discussions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Statistiques de trafic et perspectives d'évolution (point 4 de l'ordre du jour) :

En 2012, le trafic (2980 mouvements), a été constitué essentiellement des mouvements de la Défense (1550 mouvements) et de la Gendarmerie (650 mouvements). L'activité de maintenance aéronautique apparaît comme particulièrement compatible avec l'environnement urbain de l'aéroport car le nombre de mouvements générés est faible (180 mouvements en 2012), alors que cette activité est productrice d'emplois et constitue une ressource essentielle à l'équilibre de la concession (location des bâtiments).

Les prévisions à 10 ans, telles qu'elles ont été proposées aux candidats à la concession aéroportuaire (10 000 mouvements en 2022), sont en réduction très nette par rapport à l'activité de l'aéroport dans sa période militaire (le trafic de référence pris en compte pour l'établissement du dernier PEB établi en 2007 était de 22 360 mouvements).

M. Guyader souligne que le type d'aéronefs est à prendre en compte. Il est donc difficile de comparer les 22 360 mouvements de 2007 aux 10 000 mouvements attendus en 2022.

M. Desclaux estime que c'est effectivement un paramètre important. Parmi les avions fréquentant la plate-forme actuellement, le plus bruyant est certainement le Transall, comme en 2007. Il est difficile d'appréhender la typologie des appareils qui fréquenteront l'aérodrome, même si on peut légitimement estimer que les avions d'affaire sont significativement moins bruyants que les avions militaires. Ce sujet devra être suivi par la CCE afin de qualifier l'aspect nuisances sonores.

M. Gineste demande s'il serait possible que le concessionnaire publie à intervalle régulier les statistiques de trafic, à l'image de ce qui se fait sur Blagnac. M. Bilger confirme que cela ne pose aucun problème, les statistiques étant publiques et transmises mensuellement à l'Union des Aéroports Français et à la Direction du Transport Aérien.

M. Desclaux soutient tout à fait cette publication de nature à éviter toute déclaration « fantaisiste » sur le sujet. M. Bonnier souscrit pleinement à cette proposition, la transparence étant une des bases du bon fonctionnement de cette Commission.

Points divers - Maîtrise des nuisances sonores :

M. Desclaux présente le PEB actuellement en vigueur depuis 2008, document qui fait justement la synthèse entre le nombre de mouvements et les types d'avions qui fréquentent la plate-forme.

L'engagement pris aujourd'hui est que l'empreinte sonore de l'activité de l'aéroport reste contenue dans le PEB approuvé en 2007.

Il confirme la responsabilité du gestionnaire dans la mise en œuvre d'une politique de maîtrise des nuisances sonores, et donc l'importance de réunir à nouveau la commission lorsque le nouveau groupement concessionnaire sera définitivement mis en place.

Une priorité de cette politique devra être la mise en place d'un plan d'actions progressives pour encadrer les vols de nuit. Un équilibre devra être trouvé de façon à n'obérer ni le développement économique de la plate-forme, ni la qualité de l'environnement de la plate-forme. Ce travail pourra être conduit comme c'est le cas à Toulouse-Blagnac depuis 2 ans pour maîtriser et réduire les nuisances sonores en cœur de nuit (minuit-6h).

Il confirme la volonté de l'Etat de favoriser la construction progressive d'une politique de maîtrise des nuisances sonores s'appuyant sur le travail de la CCE.

Concernant les vols de nuit, M. Gineste regrette l'absence de la CUTM qui avait émis un communiqué affirmant que l'aéroport n'aurait ni vols de nuit ni vols aux instruments.

En réponse, M. Raynal, en tant que membre de la CUTM, réaffirme qu'il est défavorable aux vols de nuit, mais que l'enjeu des discussions à venir dans cette instance est de définir ce qui peut être tolérable. Les élus peuvent comprendre que, à titre exceptionnel, un avion puisse se poser la nuit, d'autant que la nuit, en hiver, commence tôt le soir et se poursuit tard le matin. Ils s'opposent néanmoins au développement d'activités de type « fret express » qui reposeraient essentiellement sur un trafic nocturne.

M. Desclaux confirme que le fret n'est pas un sujet pour Franczal, et que les investissements prévus dans le cahier des charges pour les 45 ans à venir portent sur l'aviation d'affaires et l'aéro-industrie, ce qui correspond bien aux vocations de la plate-forme.

M. Bilger confirme également que rien, dans les perspectives envisagées, ne permet de penser qu'un trafic fret ou poste puisse s'y installer. Franczal doit garder une souplesse pour pouvoir accueillir exceptionnellement un vol de nuit. L'aviation d'affaires, de même que l'aviation liée à l'aéro-industrie ne volent prioritairement pas la nuit. Seules les mouvements liés aux évacuations sanitaires ou de transport d'organes, ainsi qu'à la Défense, volent épisodiquement la nuit et pourront perdurer. Il ajoute que le développement du trafic d'aviation d'affaire devrait s'effectuer dans des proportions ne dépassant pas les prévisions établies par la DGAC.

Le Colonel Deprecq confirme que les vols de nuit effectués par le 1^{er} RTP peuvent avoir un caractère directement opérationnel (exemple : intervention au Mali dernièrement), ou, éventuellement, s'inscrire dans le cadre de l'entraînement des parachutistes aux sauts de nuit, cette dernière activité pouvant être encadrée.

Le Colonel Le Goff indique que l'hélicoptère (unique) utilisé par la Section Aérienne de Gendarmerie, l'EC135, est d'un niveau sonore réduit, notamment comparé à ses prédécesseurs.

M. Guyader conteste les données de trafic (22 360 mouvements) mentionnés dans la présentation pour 2007, et présente des chiffres nettement moins élevés.

M. Desclaux confirme que cette valeur est bien celle affichée dans le PEB établi en 2007. Il ajoute que le trafic était déjà en forte régression à cette époque-là.

M. Bonnier confirme que des informations plus complètes sur le trafic de la plate-forme, sur les années antérieures à 2007, seront communiquées lors de la prochaine CCE.

M. Raynal confirme que la situation actuelle est conforme à ce qui a été présenté. Il souhaite que soit réaffirmé :

- que les utilisateurs devront être sensibilisés à n'effectuer des vols de nuit qu'exceptionnellement
- qu'il n'y aura pas de création (ou de transfert) d'activités qui génèrent habituellement du trafic de nuit, telles que le fret ou la poste,
- que les statistiques fournies par l'exploitant comporteront un relevé en fonction des tranches horaires.

M. Bonnier confirme tout l'intérêt de disposer de tels relevés pour la suite du travail de la présente commission et que, plus généralement, l'Etat fait sienne l'ensemble de ces orientations.

M. Assemat informe la CCE que la mairie de Portet-sur-Garonne a fait installer un capteur de mesure de bruit sur un bâtiment municipal afin de permettre de présenter des données factuelles lors des prochaines CCE.

M. Gineste demande des explications sur la récente installation d'une école de pilotage à Franczal (Ballic Flight Academy), alors que les vols d'entraînement sont interdits à Franczal. Cette école devrait faire ses vols d'entraînement vers Muret.

M. Bilger précise que cette société a installé son siège à Francazal et y a basé des avions, en sachant très bien que les vols d'entraînement générant des tours de piste, étaient interdits à Francazal, clause rappelée en outre dans le bail signé par cette société. Cette société étant une école essentiellement orientée vers la formation de pilotes professionnels, il ajoute que les vols d'entraînement ne se feront pas spécifiquement à Muret, mais partout en France. Contractuellement, il est rappelé à cette société que les vols d'entraînement sont interdits à Francazal, et que le non-respect de cette consigne conduira au retrait pur et simple de l'autorisation d'occupation temporaire accordée.

M. Gineste demande également des précisions sur les trajectoires d'approche aux instruments.

M. Desclaux précise que les procédures aux instruments seront à l'ordre du jour de la prochaine réunion, avec présentation des trajectoires associées et des contraintes liées à la sécurité pour l'élaboration des procédures (notamment liée à la proximité de Blagnac). Les services de la Navigation aérienne seront présents pour aborder ce sujet dans toutes ses composantes. Il rappelle que les procédures aux instruments sont un plus pour l'environnement dans la mesure où elles sécurisent les vols et « canalisent » le trafic.

M. Gineste souhaite évoquer l'allongement de 200m de la piste dont la presse s'est faite l'écho.

M. Bilger garantit qu'il n'y a aucun projet d'allongement de piste dans le programme de la concession de 45ans. Il est simplement prévu une réfection de la piste actuelle mais en aucun cas un allongement.

M. Gineste souhaite la mise en place d'une procédure de signalement identique à celle qui existe sur Blagnac (numéro d'appel pour signaler un vol jugé « anormal »), et demande des informations sur les couloirs de Blagnac. En effet, des nuisances à proximité de Francazal proviennent parfois d'avions au décollage ou à l'atterrissage de Blagnac. Il semblerait que l'organisation des couloirs de circulation aérienne ait évolué depuis la fermeture des espaces militaires.

M. Desclaux propose que, lors de la prochaine CCE, la présentation des procédures aux instruments soit complétée par une présentation plus large de la gestion de l'espace aérien sur la zone de contrôle toulousaine (qui englobe Blagnac et Francazal).

M. Raynal confirme cette demande, à la fois sur les routes et sur les hauteurs de survol. Il rappelle qu'il avait été dit à l'époque que si la piste de FCZ était fermée, le survol de cette zone par les avions de Blagnac serait amplifié.

M. Gineste demande s'il est possible de créer un Plan de Gêne Sonore permettant d'indemniser les riverains pour l'isolation phonique supplémentaire de leur résidence.

M. Desclaux indique que la loi définit très précisément les critères de trafic permettant de mettre en place un tel dispositif d'aide aux riverains, mais que l'aéroport de Francazal sort très clairement de ce champ (moins de 3000 mouvements par an, à comparer aux 100 000 mouvements par an sur Blagnac).

M. Gineste estime que cette position est regrettable pour les riverains qui subissent les nuisances. Il souhaite savoir si des murs anti-bruit sont prévus, notamment pour atténuer certaines nuisances dues aux mouvements au sol des avions qui lui ont été rapportées.

M. Desclaux confirme que, si des plaintes particulières de riverains apparaissent sur certains points, elles pourront être examinées au sein de cette commission. Dans tous les cas, les discussions qui pourront s'instaurer devront s'appuyer sur des éléments objectifs et rationnels. Toute action envisagée devra venir compenser une nuisance jugée effective ou potentielle. Sur l'exemple du bruit au sol généré notamment par les essais moteurs, il pourra être étudié l'implantation de points précis, accompagnés d'éventuels aménagements de type « merlons » en terre.

Conclusions et prochaine réunion (Point 5 de l'ordre du jour) :

La prochaine réunion sera programmée en décembre ou janvier prochain, une fois l'exploitant pérenne en place.

En conclusion, M. Bonnier remercie les participants et précise que le compte rendu sera transmis accompagné de la présentation corrigée et du règlement intérieur approuvé.


Pour le Président
et par délégation
Le Secrétaire Général
Thierry BONNIER

REGLEMENT INTÉRIEUR
de la COMMISSION CONSULTATIVE de L'ENVIRONNEMENT
de l'AÉRODROME de TOULOUSE-FRANCAZAL
Approuvé le 27 juin 2013

↳ **RÉUNIONS**

La commission se réunit au moins une fois par an, en séance plénière, sur convocation de son président, qui fixe l'ordre du jour.

Elle se réunit également, à la demande du tiers de ses membres.

↳ **CONVOCATIONS**

Les convocations sont envoyées aux membres titulaires quinze jours à l'avance par lettre simple, télécopie ou, avec leur accord, par courrier électronique ; elles comportent l'ordre du jour et, dans la mesure du possible, les documents nécessaires à l'examen des affaires inscrites à cet ordre du jour.

Les convocations envoyées aux titulaires mentionnent qu'il leur incombe, en cas d'indisponibilité, de se faire représenter par leur suppléant qui est informé, dans les mêmes délais, de la réunion et qui reçoit les documents.

Lorsqu'il n'est pas suppléé, un membre de la commission peut donner mandat à un autre membre ; un seul mandat par personne est admis.

↳ **QUORUM :**

Constaté à l'ouverture de la séance, il est de la moitié du nombre des membres titulaires ou suppléants présents ou ayant donné mandat.

Lorsque le quorum n'est pas atteint, la commission délibère valablement sans condition de quorum après une nouvelle convocation portant sur le même ordre du jour et spécifiant qu'aucun quorum ne sera exigé.

↳ **AUDITION DE TIERS :**

La commission peut entendre, sur décision du Président, toute personne extérieure dont l'audition est de nature à éclairer ses délibérations.

Les personnes ainsi entendues ne participent pas au vote.

↳ **VOTE :**

Les avis sont adoptés à la majorité relative des voix des membres présents ou représentés sur appel nominatif des votants.

En cas de partage égal des voix, la voix du Président est prépondérante.

Les votes sont consignés au relevé de conclusions de la réunion.

↳ **RELEVÉ DE CONCLUSIONS :**

Les discussions de la CCE sont retranscrites dans un relevé de conclusions détaillé. La réunion suivante débute par une approbation du relevé de conclusions de la réunion précédente.

Tout membre de la commission peut demander qu'il soit fait mention de son désaccord avec l'avis rendu.

Le relevé de conclusions est transmis à tous les membres de la commission et rendu accessible au grand public sur le site internet suivant : <http://www.toulouse-francazal.aeroport.fr/>

↳ **SECRETARIAT**

Le secrétariat est assuré par l'exploitant de l'aéroport.

↳ **REGLEMENT INTERIEUR :**

Le règlement intérieur peut être modifié sur demande de la majorité des membres (quorum) de la CCE.

Il est adopté à la majorité des votants sur appel nominatif des votants.

↳ **TEXTES DE RÉFÉRENCES :**

Article L 571-13 du code de l'Environnement

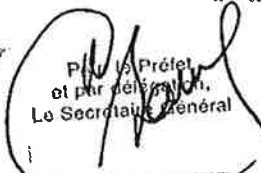
Articles R 571-70 à R 571-80 du code de l'environnement.

Décret n° 2006-672 du 8 juin 2006 relatif à la création, à la composition et au fonctionnement de commissions administratives à caractère consultatif.

Arrêté Préfectoral 14 septembre 2011 portant renouvellement de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toulouse-Francazal, modifié par arrêté préfectoral du 22 mai 2013.

Toulouse le

2 AOUT 2013

Pr. Le Préfet
et par délégation,
Le Secrétaire Général

Thierry BONNIER