

Aéroport de Toulouse Franczal

Commission Consultative de l'Environnement du 15 Juin 2015

La réunion s'est tenue à la Préfecture de Haute Garonne en salle Bidou le 15/06/15 entre 10h et 12h.

Participants

Membres des professions aéronautiques

- M. MANSUET Thierry, (suppléant) Base de défense de Toulouse,
- M. le Chef de bataillon LECUREUR Sébastien, (suppléant) Etat-Major de la 11ème Brigade parachutiste,
- M. le Lieutenant-Colonel DEPRECQ Jean-Baptiste, (titulaire) 1er régiment du Train Parachutiste,
- M. le Capitaine LAPORTE Jean-Claude, (suppléant) Section aérienne de Gendarmerie de Toulouse,
- M. BOURDON Aurélien, (titulaire) service des avions français instrumentés pour la recherche environnement (SAFIRE),
- M. BILGER Bertrand, (titulaire) SETFA,
- M. PANNETIER Jérôme, (suppléant) SETFA.

Membres de Collectivités Locales

- M. GUERIN Philippe, (suppléant) Conseil Régional Midi-Pyrénées,
- Mme ROLLAND Isabelle, (titulaire) Conseil Départemental de la Haute-Garonne,
- M. FOUCHIER Dominique, (suppléant) Conseil Départemental de la Haute-Garonne,
- M. AUJOULAT Michel, (titulaire) Toulouse Métropole,
- Mme LABORDE Pascale, (suppléant) Toulouse Métropole,
- M. THOUZET Christian, (titulaire) Communes n'appartenant pas à un EPCI (Plaisance du Touch, Roques sur Garonne, Frouzins).

Membres des Associations

- M. MAZADE Georges, (titulaire) Association des habitants de Saint-Simon-Portet,
- M. BARBERO Thierry, (titulaire) Association Saint-Simon Environnement,
- M. GUYADER Alain, (titulaire) Association Défense de Hautpoul,
- M. VALETTE Claude, (suppléant) Association Défense de Hautpoul,
- M. SERY Gérard, (suppléant) Association Défense quartier Nord de Cugnaux,
- M. CREMOUX Joël, (suppléant) Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées,
- M. GINESTE Bernard, (titulaire) Président du Collectif de Franczal,
- M. BEDER Pierre, (titulaire) Association Franczal Champ d'envol 31.

Représentants de l'Administration

- M. BONNIER, Secrétaire Général, Préfecture de la Haute-Garonne
- Mme BAUTHIAN Valérie, PREFECTURE DE LA HAUTE-GARONNE
- Mme LABATUT Stéphanie, CD 31 - Service environnement.

Experts

- M. DENAES Arnaud, DSAC Sud,
- M. COSTE Michel, DSAC Sud,
- Mme REDER Laetitia, DSAC Sud,
- M. CHEMINADE Kevin, SNA Sud,
- M. DESCLAUX Georges, DSAC Sud,
- M. VERNHES Jean-Michel, Aéroport de Blagnac,
- M. GIROUD Loïc, CGX AERO,
- Mr ROBERT Josselin, Dir Environnement, Toulouse Metropole.

1 INSTALLATION DE LA COMMISSION

Le quorum étant atteint, la CCE peut se tenir.

La CCE est présidée par M. Bonnier et une présentation réalisée par la SETFA (Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport) sert de support aux discussions. Cette présentation est jointe en annexe au présent compte-rendu.

M. Bonnier (Préfecture) introduit les débats en rappelant que l'arrêté portant sur le renouvellement de la composition de la Commission a été signé en février 2015 et qu'il n'a pas été possible de réaliser de CCE en 2014.

Concernant l'approbation du compte rendu précédent (réunion du 27/06/2013), M. Gineste souhaite faire un commentaire sur la P5 et préciser sa question qui portait sur les procédures de décollage vers l'ouest et sur le fait que celles-ci auraient été modifiées. M. Gineste exprime aussi son étonnement sur le fait que ce soit la société SETFA qui envoie les convocations alors que cela devrait être fait par la Préfecture.

M. Bonnier indique que la commission du jour abordera la question des procédures d'approches et propose de ne pas modifier le CR. Quant à l'envoi des convocations, le point est noté, le principal étant que les convocations soient arrivées.

Le CR précédent est adopté à l'unanimité.

2 STATISTIQUES ET PREVISIONS DE TRAFIC

M. Pannetier (SETFA) présente les éléments statistiques liés à la plateforme de Francazal. Les chiffres sont précis depuis 2011, date du changement de l'exploitation. Il est important de souligner que le nombre de mouvements actuels (de l'ordre de 4 500) est très inférieur au nombre de mouvements historique lorsque la base était encore en activité (de l'ordre de 27 000). Il est essentiellement réparti entre 8h et 18h (8h – 20h l'été). Les statistiques suivantes sont présentées : répartition annuelle, mensuelle, horaire et répartition du trafic.

Concernant le trafic non-basé, une mesure de sécurité avait été mise en place au début de la concession pour limiter l'accès à la plateforme. Cette mesure consistait à obliger tous les utilisateurs à contacter l'exploitant avant de venir sur Francazal. M. Desclaux confirme que la tour étant ouverte et les moyens de gestion du trafic en place, cette mesure n'a plus lieu d'être et qu'elle sera donc supprimée dans les publications aéronautiques (carte VAC).

M. Sery fait remarquer que les aéronefs survolent à basse altitude des zones très peuplées et aussi des établissements scolaires. Il ne trouve pas cela normal même si ce n'est pas très fréquent. La SETFA répond que ces mouvements sont liés à des exercices très spécifiques et très peu fréquents. Ce ne sont pas les procédures normales de la plateforme.

Les perspectives d'évolution du trafic montrent une activité relativement stable, seul le trafic affaires augmenterait de façon limitée.

3 AVANCEMENT DE LA RECONVERSION AERONAUTIQUE DE LA PLATEFORME

M. Pannetier détaille les opérations qui sont à réaliser sur la plateforme selon le décret de concession. M. Bilger confirme que les objectifs contractuels de réalisation des travaux seront respectés.

M. Crémoux interroge la SETFA sur la mise aux normes loi sur l'eau et pour savoir si elle concerne l'ensemble des installations de la plateforme, la SETFA confirme que oui.

4 INTEGRATION DE FRANCAZAL DANS LE TRAFIC TOULOUSAIN ET PROCEDURES GNSS

Francazal dans le trafic Toulousain

M. Cheminade du SNA prend la parole pour présenter le fonctionnement global des différents espaces aériens autour de Francazal.

Les principaux espaces pris en compte sont ceux de : Blagnac, Muret et Lasbordes (contrôlés par le SNA). L'espace de Francazal étant géographiquement intégré dans la CTR de Blagnac et géré directement par la SETFA par des agents AFIS

M. Gineste s'interroge sur la limitation à 1700 pieds pour Francazal contrairement à 3000 pieds pour Muret. M. Cheminade précise que la présence de Blagnac (circuits arrivées et départs) oblige à limiter à 1700 pieds. Muret étant plus au sud, la hauteur maximale peut être augmentée.

M. Cheminade poursuit la présentation en décrivant les trajectoires de départ par niveau de vol (FL050 environ 1500m et augmentation de 1000 pieds environ 300m) pour les aéroports de Blagnac et de Francazal. Il précise que tous les avions qui passent au-dessus de Francazal ne viennent pas uniquement de Francazal et qu'une partie provient de l'aéroport de Blagnac.

M. Barbero demande comment ces trajectoires sont définies. Il semblerait que, par le passé, les avions tournaient beaucoup plus au sud. M. Cheminade précise que c'est la DGAC qui approuve les changements des procédures sur les plateformes. Tout projet de modification de procédure sur les principaux aérodromes français (dont Toulouse-Blagnac) fait l'objet d'une étude d'impact et doit être validé par l'ACNUSA. L'objectif de cette procédure est de maintenir l'équilibre entre la gêne occasionnée et l'activité des plateformes aéroportuaires.

M. Vernhes précise que les procédures ont été modifiées en 1998, après discussion en CCE, afin que les avions poursuivent dans l'axe plus longtemps avant de virer à droite. Les avions tournent quand ils peuvent en fonction de leurs capacités et aujourd'hui ils tournent probablement plus tôt grâce à l'amélioration des performances des avions.

M. Gineste précise que, tant que l'armée de l'air était présente, il n'y avait pas de survol de Francazal par les avions de Blagnac, même si les procédures n'ont pas changé, les pratiques, elles, ont changé. M. Vernhes répond qu'il n'y a pas eu de modifications de procédures à Blagnac à la fermeture de la base de Francazal. M. Cheminade précise que l'objectif des compagnies étant d'optimiser les coûts d'exploitation, elles ont toujours fait au plus court et n'ont donc pas dû changer leurs pratiques.

M. Beder précise, qu'en tant qu'ancien, même si les procédures n'ont pas changé, elles ne sont pas appliquées, notamment par les Belges. M. Barbero, insiste sur le fait que les habitants de St-Simon affirment, qu'avant, les avions ne passaient pas au-dessus de chez eux. Dans les faits, les choses ont changé.

M. Desclaux s'exprime pour conclure qu'il existe des procédures, que les pilotes doivent les appliquer et qu'elles sont suivies. Si les pilotes s'en écartent, ils peuvent être sanctionnés. Néanmoins, en fonction du contexte (vent, charges, avions, ...) les trajectoires peuvent être légèrement différentes, d'où le « chevelu » que l'on identifie sur les cartes présentées. Si des survols anormaux sont identifiés, il faut en faire mention aux autorités et la DSAC les instruira.

Procédures GNSS sur Francazal

M. Pannetier présente la mise en place des procédures GNSS (Global Navigation Satellite System). Aujourd'hui sur Francazal, les seules procédures aux instruments qui existent sont des procédures NDB peu précises. La mise en place des GNSS permettra d'améliorer la précision des trajectoires ainsi que de maximiser l'accessibilité aérienne de la plateforme et donc de limiter les remises de gaz qui sont source de nuisances importantes. Les nuisances seront aussi limitées grâce à l'amélioration des indications données aux pilotes lors de la descente, les régimes moteur seront donc moins sollicités et donc moins bruyants. En termes de trajectoires les modifications sont mineures, seule la remise des gaz avec un virage plus tardif est à noter en piste 12 et l'approche plus élevée en piste 30.

M. Sery demande pourquoi on ne parle pas d'atterrissage automatique. M. Pannetier répond qu'aujourd'hui ces atterrissages ne sont plus possibles sur Francazal du fait de l'arrêt de fonctionnement de l'ILS. Demain ces atterrissages seront en partie possibles grâce à la mise en place des GNSS.

M Crémoux s'interroge sur la dispersion des trajectoires du fait de la présence de plusieurs procédures d'approche.

M. Desclaux précise que les procédures présentées aujourd'hui sont une demande de l'Etat de pouvoir remettre en service des procédures d'approche de précision, sur les deux seuils, afin de permettre le

développement de la plateforme de Francazal en accord avec l'activité (affaire, aéro-industrie). Ces approches de précision permettront d'approcher au plus près de l'aéroport et surtout d'améliorer la sécurité des opérations. Les trajectoires plus affinées permettront aussi de limiter les rejets en termes de pollution de l'air. Nous ne sommes pas aujourd'hui dans une révolution mais plutôt une mise à niveau et une amélioration des procédures.

M. Gineste demande si les C160 sont équipés pour ces procédures. M. Pannetier précise qu'aujourd'hui non, mais sûrement dans le futur.

M. Crémoux précise qu'il existe bel et bien une augmentation du trafic global et que même si les avions et procédures sont améliorés, les riverains sont soumis à de plus en plus de nuisances qui n'existaient pas forcément par le passé.

M. Bonnier précise que c'est la CCE de Francazal et que les nuisances des autres plateformes seront traitées lors des autres CCE.

M. Bonnier précise qu'un avis formel doit être donné sur les procédures GNSS et leur mise en place.

Aucun avis défavorable n'est prononcé, le projet de mise en place des GNSS est donc approuvé en séance.

5 TRAITEMENT DES PLAINTES

M. Pannetier présente les chiffres relatifs aux plaintes. En 2014 (entre juillet et décembre), il y a eu 26 plaintes dont 8 ne concernaient pas l'aéroport de Francazal, pour 17 plaignants. Sur les 5 premiers mois de 2015, il y a eu 64 plaintes dont 13 qui ne concernaient pas Francazal avec 17 plaignants.

M. Gineste explique que l'article 58 du décret de concession « *Information du public sur les impacts environnementaux* » oblige l'exploitant à communiquer aux riverains sur les nuisances. Concernant l'exercice de l'armée Belge de 2015, M. Gineste estime que ce genre d'exercice n'a pas sa place sur l'aéroport de Francazal notamment à cause des survols bas et des points fixes que cela engendre. Il explique que les riverains sont excédés par ce genre de manœuvre à Francazal et que le nombre de mouvements ne représente pas la nuisance.

M. Desclaux rappelle que le collectif a saisi le préfet pour l'arrêt de ce genre d'exercice. Il explique qu'au regard du nombre de plaintes sur la période, le préfet a souhaité que l'exploitant caractérise clairement les opérations (horaires, survols, trajectoires, tour de piste) et que la SETFA fasse des propositions pour encadrer ce genre d'opérations en proposant des règles qui seront débattues en Commission Consultative de l'Environnement.

Mme Laborde demande pourquoi il n'y a pas d'autorisation de décollage délivrée à Francazal. M. Bilger répond que sur Francazal, le contrôle est opéré par un agent AFIS qui n'a pas les autorisations et la formation pour donner des « clairances » de décollage contrairement à Blagnac où ce sont des contrôleurs de l'Etat qui contrôlent l'espace aérien. Les agents AFIS sont présents pour fournir de l'information.

M. Barbero est inquiet par rapport à la projection de 10 000 mouvements par an et la certaine liberté accordée aux pilotes de la plateforme.

M. Desclaux précise qu'il ne se passe pas n'importe quoi sur Francazal en matière de circulation aérienne. Seuls les contrôleurs ont le droit de donner des directives aux pilotes, néanmoins, la présence de contrôleurs est liée au nombre de mouvements et à la complexité de l'activité. Sur

Lasbordes, 60 000 mouvements, il y a des contrôleurs. La prestation de contrôle de type AFIS assurée à Francazal est tout à fait adaptée au niveau de trafic en place.

M. Desclaux rappelle en outre que l'Etat s'est engagé à conserver cette plateforme pour de multiples raisons et notamment pour y développer 3 types de trafic : militaire, aéro-industriel et affaire. Pour cela, certains investissements sont nécessaires, comme les GNSS, et certaines règles sont à mettre en place pour encadrer les événements exceptionnels mais cela ne doit pas empêcher une activité de se développer même si celle-ci est nouvelle ou sort de l'ordinaire.

6 QUESTIONS DIVERSES

M. Crémoux estime qu'il y a un problème aérien sur Toulouse : plus il y aura d'avions, plus il y aura de nuisances. Il pose la question de l'équipement de la plateforme de Francazal de capteurs de bruit et de pollution afin de limiter l'aspect subjectif des plaintes et proposer des valeurs objectives.

M. Vernhes précise que l'ACNUSA oblige les 12 grands aéroports français à mettre en place ce type de capteurs. Nulle part ailleurs les aéroports sont équipés de ce genre d'équipements. Il est très peu probable que la SETFA les mette en place pour une question évidente de coût. Ce qui pourrait être étudié c'est l'utilisation du matériel mobile présent à Blagnac mais pour le moment dédié. M. Vernhes précise aussi que le nombre de mouvements entre Blagnac et Francazal est bien moins important qu'il y a 15 ans.

M. Bilger précise que la SETFA répond à un cahier des charges qui ne l'oblige nullement à mettre en place ces équipements.

M. Aujoulat demande ce qu'il en est de la zone des 10ha en bout de piste.

M. Bilger rappelle que ce sujet ne concerne pas la CCE et que cette zone n'est pas intégrée dans la zone concédée à la SETFA même si la vision de l'exploitant est bien d'intégrer cette zone quand cela sera nécessaire.

M. Gineste demande ce qu'il en est du transfert du CEV et de l'A400M de Blagnac à Francazal.

M. Bonnier répond qu'il n'y a pas de projet. Le lieutenant-colonel Deprecq précise que le CEV et l'A400M sont 2 sujets bien différents et que l'A400M, s'est déjà posé, et se posera bien à Francazal dans le futur.

M. Barbero, demande où en est le niveau d'emploi de la plateforme aéroportuaire. M. Bonnier précise que la CCE n'a pas vocation à répondre à ces questions. Concernant la partie sud, les communes de Cugnaux et de Portet-sur-Garonne travaillent au sens large sur la reconversion de cette zone en partenariat avec les services de l'Etat et les différents opérateurs économiques.

M. Beder, pose la question relative à l'article de La Dépêche qui proposait la plateforme de Francazal comme lieu pour accueillir une aire de grand passage. M. Bonnier répond que ce projet n'en n'est pas un.

M. Bonnier clôt la commission en remerciant l'ensemble des participants et en précisant que le prochain exercice de l'armée Belge sera réalisé de manière plus encadrée.

7 ANNEXE : SUPPORT DE PRESENTATION DE LA CCE
