Aéroport de Toulouse Francazal

Commission Consultative de l'Environnement du 24 Novembre 2017

La réunion s'est tenue à la préfecture de la Haute-Garonne en salle des Gardes sous la présidence de M. COLOMBET, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne.

Participants

Membres des professions aéronautiques

- M. DE KERGORLAY Augustin, (titulaire) Section Aérienne de Gendarmerie de Toulouse,
- M. CANONICI Jean-Christophe, (mandaté par M. BOURDON Aurélien) S.A.F.I.R.E,
- M. BELOT Christophe, (suppléant) Base de défense de Toulouse,
- Commandant RICHARD Hermann, (suppléant) Etat-Major de la 11ème Brigade parachutiste,
- Chef d'escadron CARRASQUEDO Loïc, (suppléant) 1er Régiment du Train Parachutiste,

Membres des Exploitants

- M. BARBEAU Éric, (suppléant) SETFA,
- Mme TARDIVEAU Giulia, SETFA,
- M. ARTOLA Patxi, EDEIS,

Membres des Collectivités Locales

- M. AUJOULAT Michel, (titulaire) Toulouse Métropole,
- Mme LABORDE Pascale (suppléant) Toulouse Métropole,
- M. ROBERT Josselin, direction environnement Toulouse Métropole,

Membres des Associations

- M. BARBERO Thierry, (titulaire) Association Saint-Simon Environnement,
- M. BEDER Pierre, (titulaire) Association Francazal Champs d'Envol 31,
- M. GINESTE Bernard, (titulaire) Collectif de Francazal,
- M. GUYADER Alain, (titulaire) Association de Défense de Hautpoul,
- M. VALETTE Claude, (suppléant) Association Défense de Hautpoul,
- M. CONDON Pierre, (suppléant) Collectif de Francazal,
- M. CREMOUX Joel, (suppléant) Les Amis de la Terre Midi Pyrénées,

Représentants de l'Administration

- M. COLOMBET Jean-François, secrétaire général, préfecture de la Haute-Garonne,
- Mme LESOURD Anabel, préfecture de la Haute-Garonne,
- Mme BAUTHIAN Valérie, préfecture de la Haute-Garonne,
- M. DENAES Arnaud, DSAC Sud,
- M. GALKO Florent, délégué à l'accompagnement régional des armées pour l'Occitanie,

Excusés

- M. ARNAUD Jérôme, (titulaire) SETFA,
- Mme ROLLAND Isabelle, (titulaire) conseil départemental de la Haute-Garonne.

1 INSTALLATION DE LA COMISSION

Le quorum étant atteint, la CCE peut se tenir.

Début de séance à 14h45

Le support de présentation de la SETFA (Société d'Exploitation Toulouse Francazal Aéroport), projeté durant la réunion, est joint en annexe 2 du compte rendu.

M. Colombet introduit les débats en rappelant les différents points de l'ordre du jour qui seront abordés lors de cette CCE :

- Approbation du compte rendu de la dernière CCE,
- Statistiques de trafic et l'impact de l'arrivée de nouvelles activités,
- Opérations particulières,
- Processus de traitement des plaintes,
- Questions diverses.

Aucune observation sur cet ordre du jour n'est formulée.

2 APPROBATION DU COMPTE RENDU DE LA COMISSION DU 16 NOVEMBRE 2016

Le compte rendu de la précédente commission (réunion du 16 novembre 2016) est adopté à l'unanimité.

Avant d'aborder le point suivant à l'ordre du jour, M. Gineste fait lecture d'une déclaration du Collectif Francazal qui souhaite obtenir des précisions et faire part de ses remarques concernant l'activité civile et les perspectives d'expansion de l'activité militaire.

L'intégralité de cette déclaration est jointe en annexe 1 du compte rendu.

3 STATISTIQUES ET PREVISIONS DE TRAFIC – IMPACT DE L'ARRIVEE DE NOUVELLES ACTIVITES AERO-INDUSTRIELLES

En préambule, M. Barbeau indique que le nouveau logo qui apparaît sur la présentation est celui d'Edeis. Cette nouvelle entité est due au changement d'actionnaire qui a eu lieu au 1er janvier 2017. L'ancien actionnaire SNC Lavalin, groupe Canadien, a vendu fin 2016 toutes ses activités en France (gestion d'aéroports, d'infrastructures et d'ingénieries) qui ont été rachetées par le groupe Edeis. Les trois actionnaires de la société d'exploitation de Toulouse Francazal Aéroport sont donc aujourd'hui Edeis avec 51% des parts, l'aéroport de Toulouse Blagnac avec 39% des parts et la chambre de commerce et d'industrie de Toulouse avec 10% des parts.

M. Barbeau présente ensuite les éléments du trafic liés à la plateforme de Francazal.

Les statistiques suivantes sont présentées : historique des mouvements, typologie du trafic, répartition horaire, évolutions.

Le deuxième graphique de l'historique des mouvements démontre l'évolution qui apparaît depuis que l'aéroport de Francazal exerce des activités civiles. L'activité 2016 reste sensiblement au même niveau que celle de 2014. Il est important de souligner que 2014 et 2016 sont des années plus fortes en matière de trafic en raison des meetings aériens, générateurs de mouvements. En effet, le nombre de mouvements sur l'aéroport de Toulouse Francazal étant relativement faible, un évènement particulier s'observe nettement sur les courbes. Le trafic reste globalement stable avec un ordre de grandeur de 4000 mouvements par an. La tendance de l'année 2017 à fin octobre 2017 est légèrement inférieure à 2016 hors meeting aérien.

La répartition de ces mouvements sur l'année entre 2016 et 2017 fait ressortir un décrochage au mois de juillet qui est lié à l'arrêt de l'activité d'ASI Maintenance. Néanmoins, le niveau d'activité a rapidement été retrouvé sur les mois d'août, septembre et octobre étant donné que les avions qui étaient en contrat chez ASI Maintenance ont été repris en contrat par d'autres entités de la plateforme de Francazal.

Concernant la typologie du trafic, ces 4000 mouvements se répartissent selon différents contributeurs dont les Armées de l'Air française et étrangères. Il y a également des activités institutionnelles avec les mouvements de la gendarmerie et de SAFIRE (entité d'Etat regroupant Météo France, CNES et CNRS qui opèrent des avions instrumentés pour l'analyse de l'atmosphère).

Ensuite, il y a les mouvements dits de l'activité aéro-industrielle liés aux avions qui viennent pour de la maintenance, du stockage, de la rénovation ou encore de la transformation. Les sociétés ASI Maintenance jusqu'en juillet 2017, Airplane Painter, Tarmac Aerosave et ATR sont présentes sur la plateforme. Cette activité aéro-industrielle est sur une tendance croissante.

L'aviation d'affaire croit très légèrement. L'aviation générale regroupe les mouvements d'avions privés, les vols de loisirs et les évènements aériens comme les meetings ou autres manifestations (par exemple les 100 ans du groupe Latécoère en septembre 2017).

En ce qui concerne l'évolution par clients, une légère diminution de l'activité de S.A.F.I.R.E est constatée et s'explique par certaines de leurs missions réalisées à l'étranger. A l'inverse, l'activité aéro-industrielle continue de se développer avec ATR notamment.

M. Gineste souligne que la présentation du nouveau site internet de l'aéroport lui semble moins précise que la précédente qui mentionnait la répartition des mouvements par clients et souhaiterait que ce détail apparaisse à nouveau de façon mensuelle.

M. Barbeau confirme que cela était le cas sur l'ancien site, mais M. Colombet intervient en expliquant que les informations d'activités doivent être diffusées sur le site internet sous réserve de confidentialité d'un certain nombre de données dont celles directement attachées à une entreprise.

M. Condon souhaite avoir confirmation que l'activité d'ASI Maintenance a été reprise par d'autres prestataires basés sur le site de Francazal.

M.Barbeau confirme l'exactitude de ces propos et ajoute que les avions qui étaient en maintenance chez ASI Maintenance sont restés en contrat chez d'autres prestataires comme ATR ou Airplane Painter.

M. Colombet rassure M. Gineste en indiquant qu'il ne faut pas s'attendre à une augmentation soudaine de l'activité puisqu'elle a déjà été intégrée chez d'autres opérateurs et qu'elle figure dans les chiffres précédemment communiqués.

M. Gineste rétorque en soulignant qu'une nouvelle activité de construction d'avions se profile. Il souhaiterait également avoir plus d'explications par rapport à la réponse de M. Colombet concernant la publication plus précise des différentes typologies de trafic sur le site internet de l'aéroport.

M. Colombet répond qu'il n'est pas possible de diffuser des données trop détaillées par opérateur pour ne pas mettre en danger un certain nombre d'intérêts.

M. Barbeau poursuit en expliquant que le trafic est essentiellement réparti sur les horaires de journée entre 8h et 18h. Il ajoute qu'une augmentation des opérations est observée avec des avions du type A400M mais le nombre de mouvements reste globalement stable.

M. Condon reprend une partie de la déclaration faite par M. Gineste quant à l'annonce du chef d'état-major de l'armée de Terre. Il s'interroge sur la possible évolution du trafic et de l'activité que pourraient engendrer les entrainements et formations de troupes aéroportées européennes et africaines sur l'aéroport de Francazal.

Le chef d'escadron Carrasquedo indique que l'existence du Pôle National des Opérations Aéroportées soulevée par M. Condon est déjà une réalité. La plateforme de Francazal est déjà utilisée comme base de départ pour ce type d'opérations et il explique qu'en terme de mouvements et entrainement à venir, s'il y avait des augmentations, elles seraient infimes. Il ajoute que ces mouvements sont aujourd'hui déjà intégrés aux statistiques de l'aéroport.

M. Colombet précise que cette activité, qui existe déjà, n'a aucune raison de se développer dans des proportions inconsidérées.

M. Carrasquedo ajoute qu'une opération extérieure qui pourrait provoquer un départ massif d'aéronefs à une heure tardive de la nuit n'est pas exclue mais que ce type d'opération reste exceptionnelle et ponctuelle.

Le commandant Hermann complète les propos de M. Carrasquedo en expliquant que deux exercices d'ampleur sont déjà planifiés et conduits chaque année. Il insiste sur le fait qu'il n'y en aura pas davantage. Il explique que même si des armées étrangères étaient intégrées à ce type d'exercice, ce serait de l'ordre d'un avion supplémentaire qui participerait à l'exercice. Cette éventualité qui pourrait s'observer une fois tous les 5 ou 10 ans ne révolutionnerait donc pas l'activité à Francazal. Il précise que le dernier exercice de ce type a eu lieu en 2013.

M. Barbeau poursuit en soulignant la croissance continue mais faible des mouvements de l'aviation d'affaire. Cette activité est freinée par l'interdiction des vols transfrontières à l'arrivée et au départ de Francazal. Cette problématique pose une contrainte et limite l'aviation d'affaire à Francazal. Les clients sont dans l'attente de la possibilité d'effectuer ce type de vols. Il ajoute que dans l'éventualité où ces vols seraient autorisés dans le futur, il faudrait s'attendre à une croissance de l'activité supérieure à celle constatée aujourd'hui.

M. Colombet souligne que pour l'aviation d'affaire les avions utilisés ne sont pas du type A400M.

M. Gineste demande si la possibilité d'avoir un service des douanes et donc de police aux frontières est écartée aujourd'hui pour Francazal.

M. Barbeau explique qu'un certain nombre de contraintes de l'Etat ne permet pas de disposer de ces services, mais il exprime la forte attente des clients de la plateforme de Francazal. L'absence d'un point de passage frontalier à Francazal est un frein économique pour beaucoup d'entreprises puisqu'il entraine des coûts et des délais supplémentaires.

En ce qui concerne l'aéro-industrie, M. Barbeau rappelle l'arrêt de l'activité d'ASI Maintenance. Il rappelle également la récente arrivée de Tarmac Aérosave qui exercera des activités de maintenance aéronautique, d'aménagement d'avions et de maintien en condition opérationnelle d'aéronefs sur le site de Francazal. Tarmac Aérosave exerce aussi l'activité de démantèlement d'avion mais cette activité restera sur le site de Tarbes et ne se développera pas à Francazal. La présence de Tarmac amènera davantage d'Airbus (A320 ou A321) sur la plateforme. Il ajoute que l'activité d'ATR est maintenant bien ancrée depuis l'année 2016 et l'augmentation du nombre de mouvements observée est tout à fait conforme aux estimations et aux chiffres donnés lors de l'arrivée d'ATR sur le site de Francazal.

Pour conclure, M. Barbeau explique que les différentes activités de la plateforme de Francazal évoluent de façon contrôlée et correspondent aux attentes. Il ajoute qu'en 2018 d'autres entreprises souhaitent installer des activités à caractère aéronautique sur la plateforme et que cela pourra générer une légère hausse des mouvements. A contrario, les mouvements d'aviation générale et d'évènements particuliers sont en diminution puisque la priorité est donnée au développement de l'activité d'aéro-industrie que la plateforme de Francazal soutient activement.

M. Condon reprend un des points de la déclaration du Collectif Francazal en faisant référence au largage de matériel et d'hommes sur le site de Francazal et questionne sur la continuité de cette activité sur la plateforme.

Le chef d'escadron Carrasquedo rassure le Collectif Francazal en expliquant que l'activité de largage sur Francazal restera très restreinte, Francazal n'étant utilisé pour ce type d'activité que lorsque la Direction Générale de l'Armement ne peut libérer la zone Fonsorbes ou dans les rares cas où il n'y a pas d'autre choix que d'utiliser la plateforme de Francazal.

M. Cremoux demande s'il est prévu de développer l'activité de drone civil ou militaire.

M. Barbeau explique que l'activité drone existe déjà sur la plateforme, mais qu'il s'agit essentiellement d'une activité drone civil à décollage vertical (à 30 ou 50 mètres de haut maximum), pour des projets de développement, de mise au point ou encore de formation. Deux zones spécifiques sont destinées à ces activités, et les mouvements drones ne sont pas inclus dans les chiffres précédemment présentés.

M. Colombet souligne que cette activité drone n'occasionne pas de nuisances.

M. Barbeau fait un point sur les évolutions liées aux travaux de réfection de l'infrastructure avant de passer aux opérations particulières. Au mois de septembre a débuté la phase 2 de travaux qui comprend la réfection des toitures des hangars situés en bord de piste et qui occasionnera une lourde activité ainsi qu'un trafic plus dense sur le site de Francazal pendant une grande partie de l'année 2018.

M. Cremoux souhaiterait avoir plus de détails sur l'opération de mise en conformité loi sur l'eau.

M. Barbeau explique que cette opération consiste à une régularisation et à une reprise, par le gestionnaire, du dossier qui existait au temps des militaires. Il n'y a aura pas de modifications importantes sur l'aéroport mais des réflexions sont en cours quant à la gestion des eaux pluviales et des eaux usées de la zone sud de la base.

4 OPERATIONS PARTICULIERES

M. Barbeau détaille les opérations particulières portant sur les essais moteurs. Comme demandé lors de la précédente CCE, depuis le premier janvier 2017 ces opérations sont suivies avec précision. Les essais moteurs sont essentiellement concentrés entre 8h et 18h, 1% de ces essais sont réalisés de 18h à 19h et nécessitent une autorisation particulière très ponctuelle et exceptionnelle. Ces essais moteurs font l'objet d'une grande surveillance afin de perturber le moins possible l'environnement.

M. Gineste souligne que les essais moteurs ne font plus l'objet de plaintes de la part des riverains et que ce sujet paraît maitrisé.

M. Colombet demande combien de temps dure un essai moteur et si aujourd'hui les essais moteurs réalisés sur Francazal sont plus courts que ceux qui étaient réalisés précédemment. Il demande également si la durée plus courte de ces essais pourrait expliquer la diminution des plaintes des riverains.

M. Barbeau répond que les essais moteurs peuvent durer entre 10 minutes et 1 heure et qu'ils ne sont pas plus courts que les précédents. Il n'a pas d'explication précise concernant la diminution de la durée et de la fréquence de ces essais.

M. Gineste précise que le phénomène d'accumulation de ces essais provoquait en 2016 des enchainements d'essais moteurs qui pouvaient durer plus de deux heures.

M. Barbeau confirme le commentaire de M. Gineste et constate que ces essais sont très équilibrés sur tous les jours de la semaine. Il ajoute que les basés respectent leurs engagements ainsi que les règles relatives à ces essais.

En ce qui concerne l'évènementiel, M. Barbeau énumère les évènements à venir sur la plateforme de Francazal susceptibles d'entrainer des modifications ponctuelles de trafic. Il rappelle que tous les ans a lieu le départ du Raid Latécoère sur une journée, tous les deux ans le meeting aérien des Etoiles et des Ailes dont le prochain devrait avoir lieu en septembre 2018. Le troisième type d'évènement pourrait être un exercice particulier du type exercice militaire. Il rappelle cependant que chaque évènement de ce type fait l'objet de briefings permettant de rappeler les règles d'utilisation de l'aéroport.

5 TRAITEMENT DES PLAINTES

M. Barbeau indique que l'ensemble du personnel de la SETFA reste très impliqué et à l'écoute en ce qui concerne les nuisances générées par l'aéroport de Francazal sur son environnement. Il présente les différents modes de recensement des plaintes :

- appel à la tour de contrôle,
- appel du numéro présent sur le site internet,
- appel ou déplacement à l'accueil de l'aérogare,

- mails et courriers.

Il explique qu'un formulaire a été mis en place sur le site internet de l'aéroport et encourage le Collectif Francazal à rediriger les personnes vers le formulaire de ce site plutôt que le site du Collectif Francazal.

M. Gineste répond que le Collectif Francazal continuera, malgré le formulaire de dépôt de plaintes présent sur le site internet de l'aéroport, à recueillir les plaintes sur son propre site internet et à les transmettre à la SETFA après modération. Il précise que le site internet du Collectif Francazal va également être renouvelé et sécurisé.

M. Barbeau communique les chiffres relatifs aux plaintes reçues hors site du Collectif Francazal : 9 plaintes sont comptabilisées sur l'année 2017, 4 sont liées au bruit généré par des essais moteurs et 5 par des mouvements militaires (passage d'un Rafale, vols entre Francazal et Fonsorbes).

M. Condon demande d'où vient l'avion de type Hercule qui passe à Fonsorbes.

Le chef d'escadron Carrasquedo explique que ces Hercules décollent de Francazal. Il ajoute qu'effectivement, sur les zones d'entrainements, les largages de petits colis se font à 80 mètres du sol et les largages de parachutistes à 300 mètres du sol.

6 QUESTIONS DIVERSES

M. Barbeau reprend les questions qui ont été formulées par M. Beder.

Concernant l'état d'occupation du site et les entreprises présentes, il liste l'ensemble des entreprises présentes sur le site de Francazal par familles à savoir : les entreprises des domaines de l'aéro-industrie (modification et maintenance d'avions), du traitement de la pièce avion, des drones, des véhicules autonomes, des futures technologies autour du transport comme la technologie Hyperloop ou encore Electronic Visionary Aircrafts (transport taxi par les airs), du transport aérien, de la formation et d'autres entreprises en lien avec notre activité. Ces différentes entreprises ne génèrent pas toutes des mouvements d'avions mais elles sont toutes présentes sur le site et représentent environ 220 salariés en excluant ASI Maintenance. Ce chiffre s'explique par le fait que les autres entreprises implantées sur le site de Francazal et notamment ATR ont beaucoup grossi en termes d'effectif.

M. Gineste souhaiterait avoir une précision quant à l'implantation d'Hyperloop sur l'aéroport et savoir sur quelle partie de l'aéroport est implantée cette société.

M. Barbeau explique qu'Hyperloop va s'installer et se développer sur la partie sud et non pas sur la partie concédée, néanmoins Hyperloop est présente sur la liste des sociétés implantées sur la plateforme de Francazal puisque pendant toute la phase de préparation de leurs installations, Hyperloop louera des locaux sur la partie concédée de l'aéroport.

M. Barbeau répond ensuite à la question concernant l'état d'avancement de l'arrivée de l'aviation d'affaire, en expliquant que c'est une activité qui progresse mais pas au niveau des attentes du tissu économique toulousain. Cette activité est freinée par cette contrainte d'absence d'autorisation de passage frontière.

Il termine en répondant à la question qui concerne la faisabilité des essais Hyperloop sur le site et le stade d'avancement du projet en expliquant qu'il n'a pas plus d'informations à ce sujet puisque ce développement est coordonné par Toulouse Métropole et les services de l'Etat.

M. Colombet clôt la commission en remerciant l'ensemble des participants.

Séance levée à 15h40

Le secrétaire Général

Jean-François COLOMBET

7 ANNEXE 1 : DECLARATION DU COLLECTIF FRANCAZAL A LA COMMISSION CONSULTATIVE DE L'ENVIRONNEMENT DE L'AERODROME DE TOULOUSE-FRANCAZAL DU 24 NOVEMBRE 2017

Collectif Francazal

Déclaration du Collectif Francazal à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aérodrome de Toulouse Francazal du 24 novembre 2017

Au vu de l'évolution de l'activité sur l'aérodrome de Toulouse Francazal, le Collectif Francazal souhaite obtenir des précisions et vous faire part de ses remarques.

Concernant l'activité civile, les riverains ont pu constater une diminution sensible des essais moteurs probablement liée à la disparition d'ASI Maintenance.

Il ne faudrait pas que cette accalmie ne soit que temporaire et des inquiétudes se font jour par rapport à l'installation annoncée d'un atelier de déconstruction de la société Tarmac Aerosave (nuisances sonores et atmosphériques) et la montée en puissance de l'activité de maintenance d'ATR.

Par ailleurs, le Collectif Francazal s'inquiète des perspectives d'expansion de l'activité militaire suite aux propos du chef d'état-major de l'armée de Terre, concernant les contours du Pôle National des Opérations Aéroportées (PNOAP).

Celui-ci indique vouloir faire de Francazal un pôle de référence, de formation, de déploiement et de projection des opérations aéroportées pour l'ensemble de nos armées et qui aura aussi vocation à attirer les troupes aéroportées européennes mais aussi africaines qui voudront venir s'y former.

Il annonce en fait que le pôle national des opérations aéroportées va générer une activité importante à Francazal et, à aucun moment, il n'a de considération pour l'environnement.

Il n'est peut-être pas inutile de lui rappeler que le site de Francazal est situé dans une zone fortement urbanisée et que la grande métropole toulousaine est un territoire inadapté aux exercices aériens et aux manœuvres militaires.

Déjà aujourd'hui, certaines activités paraissent déplacées, telles que le largage de matériels et d'hommes sur l'aérodrome et à Fonsorbes.

Le Collectif Francazal attend des réponses aux interrogations et aux remarques qu'il a formulées.

Il rappelle que les promoteurs du projet d'aéroport – Préfet, Direction Générale de l'Aviation Civile, élus – assuraient que celui-ci ne causerait que très peu de nuisances.

Soyez assurés, Mesdames et Messieurs, que le Collectif Francazal reste vigilant et mobilisé.

8 ANNEXE 2 : SUPPORT DE PRESENTATION DE LA CCE