

Aéroport de Toulouse Franczal
Compte-rendu de la séance de travail organisée
sur l'opportunité d'élaborer
une charte de l'environnement
- 26 février 2025 -

La réunion s'est tenue à la préfecture de la Haute-Garonne à 9h00, salle des Gardes, sous la présidence de M. Serge JACOB, secrétaire général.

Étaient présents :

au titre des représentants des professions aéronautiques :

- M. Christophe BELOT, base de défense de Toulouse ;
- M. le lieutenant-colonel Hermann RICHARD, 1^{er} Régiment du train parachutiste ;
- Mme Sylvie LEFEBVRE, ATR Aircraft ;
- Mme Sabine MONTIES, SETFA ;
- Mme Nadège BERGOUTS, SETFA ;
- M. Dylan DUPRE, SETFA.

au titre des représentants des collectivités locales :

- M. Jacques SEGERIC, SICOVAL ;
- M. Gérard MONTARIOL, Le Muretain Agglo.

au titre des représentants des associations :

- Mme Liliane LAGRIFFUL, association Cugnaux en transition ;
- Mme Catherine BIENAIME, Les amis de la Terre Midi-Pyrénées ;
- M. Marc DESCAMPS, association des habitants du Banayre ;
- M. Bernard GINESTE, collectif de Franczal ;
- M. Pierre CONDOM, collectif de Franczal.

au titre des représentants de l'administration :

- Mme Geneviève HUC, préfecture de la Haute-Garonne ;
- Mme Françoise HAEFFELIN, préfecture de la Haute-Garonne ;
- M. Arnaud DENAES, direction de la sécurité de l'aviation civile Sud (DSAC-Sud).

En introduction, **M. Serge JACOB** rappelle que, lors de la réunion de la commission consultative de l'environnement (CCE) qui s'est tenue le 15 novembre dernier, il a été décidé de poursuivre les réflexions partenariales sur l'opportunité de doter l'aérodrome de Toulouse-Franczal d'une charte environnementale dont M. Bernard Gineste, président du collectif de Franczal, a sollicité l'institution. C'est l'objet de la présente séance, laquelle constitue un temps d'échange qui n'est pas régi par les règles formelles s'attachant au fonctionnement de la CCE.

M. Serge JACOB propose, ensuite, que la réunion se déroule comme suit :

1. rappel du contexte réglementaire et des objectifs de la charte l'environnementale ;

2. présentation de l'activité de l'aérodrome et des plaintes qui lui sont associées par typologie d'aviation : trafic militaire, trafic et essais moteurs liés à l'aéro-industrie, trafic issu de l'aviation d'affaires, vols divers ;
3. présentation du nombre de mouvements annuels réalisés en 2023 sur les aérodromes d'Occitanie dotés d'une charte environnementale au regard du nombre de mouvements annuels réalisés, la même année, sur l'aérodrome de Toulouse-Franczal ;
4. comparaison de l'activité de l'aérodrome de Toulouse-Franczal avec celle de l'aérodrome de Pau-Pyrénées ;
5. échanges avec les participants.

M. Serge JACOB cède, par la suite, la parole à M. Arnaud DENAES afin que soient présentés les quatre premiers points précités qui sont détaillés dans le diaporama annexé au présent compte-rendu.

M. Arnaud DENAES (DSAC-Sud) rappelle que la possibilité d'instituer une charte environnementale, prévue à l'article L. 571-13 du code de l'environnement, répond à trois objectifs :

- mieux maîtriser les nuisances sonores ;
- encadrer certaines pratiques sensibles sur le plan environnemental ;
- renforcer la concertation avec les riverains.

Il indique qu'à ce jour, 34 des quelque 400 aérodromes en France se sont dotés d'une telle charte. Cette démarche, qui ne revêt pas de caractère obligatoire, vise généralement à répondre à des problématiques de bruit clairement identifiées et à traiter d'une ou plusieurs activités sensibles :

- les tours de piste, principalement pour ce qui relève de l'aviation générale (cf. Toulouse-Lasbordes) ;
- le cheminement des vols à vue (vols dits VFR) ;
- la qualité de la flotte aérienne utilisée (cf. Toulouse-Lasbordes, Montpellier) ;
- les activités spécifiques comme la voltige (cf. Montpellier, Muret), le parachutisme (Pamiers), les hélicoptères, ou encore certaines procédures environnementales pour l'aviation commerciale (cf. Montpellier).

M. DENAES précise que la nécessité d'élaborer une charte doit nécessairement être appréciée au regard du contexte local et dresse, à ce propos, un état des lieux concernant la situation de l'aérodrome de Franczal qui présente un profil très spécifique :

- 57 % du trafic est, en effet, lié à l'activité militaire, elle-même constituée d'entraînements opérationnels des forces armées, et non simplement de formation ;
- 27 % du trafic est généré par l'aéro-industrie, 12 % par l'aviation générale et 4 % par l'aviation d'affaires.

Aucun mouvement commercial ou de loisir ou encore aucune activité généralement encadrée par une charte n'y sont recensés.

Il ajoute qu'en comparaison avec tous les aérodromes dotés d'une charte, le volume de trafic y est faible, avec à peine 2 910 mouvements en 2023 et que, la même année, 180 plaintes y ont été enregistrées, dont 87 % d'entre elles concernent l'activité militaire et 86 % proviennent de la seule commune de Fonsorbes.

Il convient donc, selon lui, d'examiner si les problématiques justifiant le déploiement d'une charte se posent à l'aérodrome de Franczal.

Conformément aux conclusions de la CCE qui s'est tenue le 15 novembre dernier, M. DENAES présente, ensuite, les éléments de comparaison avec l'aérodrome de Pau-Pyrénées qui connaît également une activité militaire et où une charte environnementale a été élaborée.

Il indique que le trafic y est 15 fois plus élevé qu'à Franczal et que l'activité militaire est essentiellement tournée vers la formation avec, notamment, la présence d'une école dédiée, alors qu'à Franczal, il s'agit surtout d'une activité opérationnelle. Il relève, par ailleurs, l'existence à Pau d'une aviation commerciale et de loisir, toutes deux faisant également l'objet de la charte.

M. DENAES rappelle, en outre, les engagements volontaires qui s'attachent à l'activité de l'aérodrome de Franczal :

- aucun entraînement des armées n'a lieu le week-end ;
- les essais moteurs sont encadrés par un protocole institué depuis près de 10 ans et faisant l'objet d'un suivi en CCE ;
- l'exploitant a conduit et renouvelé un ensemble d'actions en faveur de la biodiversité.

Il conclut cette comparaison en précisant que, malgré le déploiement, dès 2010, d'une charte, au demeurant renforcée en 2015, l'aérodrome de Pau recense plus de 1 000 plaintes par an.

Ainsi, tant au regard de la spécificité des activités implantées sur l'aérodrome, du volume de trafic enregistré et du nombre de plaintes déposées que des engagements pris par les différents acteurs présents sur la plateforme, la nécessité d'instituer une charte doit être relativisée, et ce d'autant que les actions entreprises en faveur du cadre de vie des riverains font l'objet d'un suivi de proximité régulier en CCE.

A l'issue de cet exposé, **M. Serge JACOB** relève la nécessité :

- que soient recherchées les lignes d'équilibre entre le développement d'un pôle économique majeur de l'agglomération toulousaine, l'amélioration du cadre de vie des riverains et les contraintes opérationnelles liées à l'activité militaire ;
- que l'ensemble des plaintes déposées puissent être recensées, contextualisées et analysées ;
- que soient identifiés les interlocuteurs compétents en termes de trajectoires militaires ;
- que les éléments du débat soient objectivés afin d'assurer la pleine information des membres de la CCE et de préparer la décision du préfet.

Mme Sabine MONTIES (SETFA) rappelle les engagements environnementaux de l'exploitant suivants:

- obtention, depuis trois ans, de la certification ACA 3 qui évalue et labellise les actions entreprises par les aéroports en faveur de la réduction et de la compensation des émissions de gaz à effet de serre ; l'aérodrome de Toulouse-Franczal compte parmi les 9 % des aéroports français accrédités à ce titre ;
- reconduction, en 2025, pour une durée de trois ans, de la convention établie avec l'association AEROBIODIVERSITE en vue de valoriser et préserver la biodiversité sur les espaces aéroportuaires ;
- signature, en octobre 2023, d'une convention avec le service technique de l'aviation civile (STAC) visant à encourager des pratiques vertueuses en termes, notamment, d'ensemencement, de fauche et de rejets dans les milieux naturels ;
- conduite d'une étude acoustique 2022 et d'une étude de la qualité de l'air en 2023 ;
- intervention d'un écologue préalablement à tout projet d'aménagement.

M. le lieutenant-colonel Hermann RICHARD (1^{er} RTP) indique que le largage de parachutistes et de matériel répond à des besoins de formation mais également à des besoins opérationnels et précise que la totalité des mouvements opérés depuis ou vers Franczal ne survole pas la zone de Fonsorbes.

Il relève, par ailleurs, que l'activité parachutiste est encadrée par un protocole qui définit les circuits aériens de manière à réduire autant que possible les nuisances pour les riverains. Est, en effet, évité le survol des zones urbanisées. Lorsqu'elles le sont, il est recherché une alternance dans le choix des trajectoires. M. le lieutenant-colonel Hermann RICHARD assure, enfin, que les autorités militaires s'attachent à faire respecter ce protocole.

M. Serge JACOB précise qu'il convient de rechercher la possibilité de faire évoluer ce protocole et, en dernier ressort, d'expliquer les raisons qui pourraient s'y opposer.

Mme Sylvie LEFEBVRE (ATR Aircraft) fait part de l'attention que portent les aéro-industriels basés sur l'aérodrome de Toulouse-Franczal à la réduction des nuisances sonores et à l'amélioration de la qualité de l'air. Installée sur la plateforme depuis 2016, l'entreprise ATR est en mesure de témoigner des efforts consentis par l'exploitant en faveur de l'environnement et, notamment, des restrictions horaires qui encadrent les activités bruyantes. Elle relève que l'ensemble de ses collaborateurs sont sensibilisés à la prise en compte des enjeux environnementaux.

M. Bernard GINESTE (Collectif de Franczal) remercie, au préalable, le secrétaire général de l'organisation de cette séance de travail et expose les arguments qui plaident en faveur de l'élaboration d'une charte environnementale sur l'aérodrome.

Il relève, en premier lieu, que l'article L. 571-13 du code de l'environnement dispose, en son paragraphe II, que la CCE est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur les zones affectées par le bruit et coordonne, le cas échéant, la rédaction des documents écrits qui formalisent les engagements pris par les différentes parties intéressées à l'exploitation de l'aérodrome en vue d'assurer la maîtrise des nuisances sonores liées à cette exploitation. Il ajoute que le paragraphe III du même article mentionne que la CCE assure le suivi de la mise en œuvre des chartes de qualité de l'environnement sonore de l'aérodrome.

M. Bernard GINESTE ajoute, ensuite, que les travaux de la CCE ne présentent que peu d'intérêt s'ils se limitent à recenser et énumérer, année après année, les mouvements d'aéronefs ou encore les résultats de l'activité des entreprises installées sur le site. Ce sont les mêmes sujets qui sont abordés, faute d'avoir trouvé des solutions satisfaisantes.

La rédaction d'un document écrit, établi de manière consensuelle et dont il pourra être mesuré périodiquement l'impact, s'inscrit, en revanche, dans les missions que le législateur assigne aux CCE, lesquelles constituent l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports.

Le préfet, dans sa réponse du 26 août 2024, comme les services de la DSAC-Sud ou encore l'exploitant, opposent que les aéroports du territoire national et de la région Occitanie sur lesquels a été déployée une charte environnementale hébergent une activité aérienne principalement et communément constituée d'un trafic lié à l'aviation commerciale et générale, alors que Franczal accueille un faible volume de mouvements aériens, soit 2910 en 2023, dont 1276 issus de l'activité militaire.

Le faible nombre de mouvements ne peut, selon lui, fonder le refus d'élaborer une charte de l'environnement.

Ceci étant, le nombre de mouvements n'est pas anodin. Le compte-rendu de la CCE du 15 novembre 2024 montre une augmentation du trafic d'octobre 2023 à octobre 2024, de surcroît dans un aéroport présentant de nombreuses particularités et où les nuisances sont également liées aux essais moteurs et aux rotations multiples autour de la zone de largage de Fonsorbes. Le nombre de mouvements aériens n'est donc pas, selon lui, un critère pertinent.

Par ailleurs, le préfet, dans sa lettre du 26 août 2024, indique que l'activité de l'armée de l'air n'aurait pas vocation à être encadrée par une charte au regard des prérogatives de puissance publique qui s'y attachent.

Or, la charte, établie de manière collective et nécessairement consensuelle, ne saurait méconnaître ce principe. En effet, il ne s'agit pas de contrôler l'activité de l'armée de l'air, ni de contraindre l'exercice de ses missions fondamentales ou encore de remettre en cause le principe du confidentiel défense. L'implication de l'armée dans l'élaboration de la charte de l'aéroport de Pau en est un exemple.

Plus généralement, une charte devrait permettre de renforcer le dialogue et la transparence, d'assurer la protection de la santé et du cadre de vie des riverains et de renforcer l'engagement environnemental de l'exploitant de l'aérodrome, des entreprises hébergées et des usagers.

Sa mise en œuvre est indispensable au traitement des questions récurrentes abordées en CCE (traitement des plaintes, essais moteurs) mais également à l'anticipation des évolutions de l'activité de la plateforme :

- installation de l'usine Aura Aéro sur le foncier de Toulouse-Métropole ;
- développement de l'aviation d'affaires annoncé par la construction d'un hangar dédié ;
- implantation de compagnies commerciales (précédent AiBT).

En conclusion, M. Bernard GINESTE relève que l'aérodrome de Toulouse-Francazal joue un rôle économique au sein de la région mais occasionne, par nature, des nuisances sonores et environnementales. Une réflexion globale doit être envisagée par l'ensemble des acteurs, civils et militaires, afin de rechercher de nouvelles pratiques à respecter et ainsi trouver un bon équilibre entre les activités aéronautiques et le respect de l'environnement et des riverains.

Les citoyens des communes concernées ne comprendraient pas que la demande visant à instituer une charte de qualité de l'environnement, gage de concertation et de transparence sur un sujet qui touche à leur santé et leur qualité de vie, puisse être rejetée.

M. Gérard MONTARIOL (Le Muretain Agglo) indique ne pas être opposé à l'élaboration d'une charte même s'il est constaté une diminution du nombre de plaintes déposées. Il précise, toutefois, que les préoccupations de la mairie de Portet-sur-Garonne, qui soutient l'essor économique de ce secteur, portent plus globalement, au regard du nombre d'emplois attendus sur la zone, sur le sujet des mobilités dans un secteur déjà marqué par les dysfonctionnements du système de déplacement. C'est donc dans un contexte plus global que les réflexions doivent être poursuivies.

Mme Sabine MONTIES (SETFA) précise que le hangar dédié à l'aviation d'affaires et livré en 2023 connaît une très faible activité et que le trafic qui lui est lié a diminué au cours de ces dernières années.

En conclusion, **M. Serge JACOB** confirme que la CCE n'est pas une chambre d'enregistrement mais bien une instance de réflexion et de concertation sur les différents enjeux que connaît la plateforme

de Franczal et son évolution future tant en termes d'aménagement, d'environnement et de cadre de vie des riverains que de développement économique et industriel, notamment dans un contexte international marqué par les conflits. Il assure chacun de la volonté du préfet de rechercher et mettre en œuvre toute solution de nature à les concilier.

Même si la présence des armées sur ce territoire constitue un invariant, il convient de remédier à l'absence de réponse apportée par les autorités militaires aux plaintes déposées et de rechercher les possibilités d'étudier des trajectoires de moindre impact.

Pour le préfet et par délégation :

Le secrétaire général,



Serge JACOB