

Compte rendu séance de travail sur l'opportunité d'élaborer une charte de l'environnement

26 février 2025, Préfecture

Une présentation, très orientée, nous a été faite par **M. DENAES** (DSAC Sud)

1 – Présentation d'une charte

34 chartes existent en Occitanie qui portent sur l'aviation

- Générale
- Voltige aérienne
- Parachutisme
- Hélicoptère
- Commerciale

2 – Particularités de Toulouse Francazal : 2910 mouvements en 2023

- 57 % militaire
- 27 % aéronautique
- 4 % aviation d'affaire
- 12 % vols divers

3 – Nombre de plaintes : 156 plaintes viennent de Fonsorbes

- 87 % sur l'activité militaire
- 4 % essais moteurs
- 9 % divers

4 – Engagements existants

- Adaptation plannings militaires (pas de vol en week-end)
- Encadrement essais moteurs
- Actions environnementales (biodiversité, réductions des nuisances)

5 – Comparaison avec Pau

- Pau : plus de 1000 plaintes par an
- Francazal : faible volume de trafic, mesures volontaires mises en place, peu de plaintes et en baisse

Le représentant du Préfet, M. Jacob précise que la décision de mettre en place une charte sera prise en fonction des éléments de cette réunion.

- Est-ce que la charte répond au besoin ?
- Il faut considérer les enjeux de la plate-forme et les concilier avec les nuisances sonores et environnementales.
- Il faut prendre en compte la spécificité de Francazal vis-à-vis de l'activité militaire qui est opérationnelle. 1 seul régiment en France.
- Il faut recenser les plaintes quelles qu'elles soient et les traiter puis en faire un compte rendu.
- On doit pouvoir progresser sur les trajectoires.

Ce qui a donné suite à un débat.

Pour EDEIS, le traitement des plaintes a été largement amélioré et de nombreuses actions environnementales ont été engagées.

De plus, elle informe que l'aviation d'affaire a été un flop, seuls 150 mouvements ont eu lieu.

Le Colonel de la base a rappelé qu'il n'y avait pas de formation à Franczal et que tous les largages faits sur Fonsorbes ne proviennent pas de Franczal, certains viennent de Blagnac.

Il indique que les trajectoires sont définies avec la DGA afin de répartir la nuisance.

Bernard Gineste, pour le Collectif Franczal a fait une longue déclaration :

Argument légal : L'article L571-13 du Code de l'Environnement dispose :

- en son § II que la Commission consultative de l'environnement 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.
- et en son § III que la Commission consultative de l'environnement assure le suivi de la mise en œuvre des chartes de qualité de l'environnement sonore de l'aérodrome.

Argument logique, de bon sens et d'efficacité :

Les travaux de la CCE ne présentent que peu d'intérêt s'il s'agit d'énumérer année après année les mouvements aériens ou les résultats de l'activité des entreprises installées sur le site et si, pour le surplus, ce sont les mêmes sujets qui sont abordés, faute d'avoir fait l'objet de solutions satisfaisantes.

En revanche, au rappel :

- de l'objet même des CCE chargées de se prononcer sur toute question d'importance relative à l'exploitation ou à l'aménagement d'un aérodrome qui pourrait avoir une influence sur les secteurs affectés par le bruit,
- de ce constat partagé qu'elles constituent l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports,

la rédaction d'un document écrit, établi de manière consensuelle et dont il pourra être mesuré périodiquement l'impact, est de nature à remplir cet objectif.

Argument contraire 1 (lettre préfecture 26 août 2024 et position DSAC SUD et EDEIS) : S'il est reconnu que ces chartes sont largement déployées sur le territoire et en Occitanie, il est opposé que ces aérodromes hébergent une activité aérienne principalement et communément constituée du trafic lié à l'aviation commerciale et à l'aviation générale alors que Franczal accueille un faible volume de mouvements aériens 2910 en 2023 dont 1276 pour l'armée,

Mais :

le texte est général, qui ne réduit pas son application à un nombre de mouvements aériens ni ne fixe de seuil de déclenchement ; rien n'autorise à en fixer un de manière arbitraire

Ceci étant, le nombre de mouvements n'est pas anodin (le CR de la CCE du 15 novembre 2024 montre un accroissement d'octobre 2023 à octobre 2024) et de plus, dans un aéroport présentant de nombreuses particularités, il n'est pas un critère pertinent :

Les nuisances ne sont pas toutes liées au nombre d'atterrissages et décollages, ainsi les essais moteurs, les rotations multiples autour de la zone de largage de Fonsorbes,

Argument contraire 2 (lettre préfecture 26 août 2024) : 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.

Cette formulation est étonnante au regard de la définition de cette notion de droit public : la prérogative de puissance publique constitue un droit exorbitant du droit commun et consacre le pouvoir pour l'administration d'imposer sa volonté aux tiers par l'édition d'actes administratifs unilatéraux.

Or la charte, établie de manière collective et nécessairement consensuelle, ne saurait méconnaître ce principe.

Si l'on entend l'argument comme le refus par l'armée de l'air de voir contrôler son activité, là n'est pas le sujet ; la lecture de plusieurs chartes conduit à ce constat que l'armée n'est pas contrainte dans l'exercice de ses missions fondamentales ni ne voit remis en cause le principe du confidentiel défense.

Enfin, concernant l'implication de l'armée dans une charte d'aéroport, il existe un précédent à Pau.

Quelques réflexions supplémentaires :

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,
- de renforcer l'engagement environnemental de l'exploitant de l'aérodrome, des entreprises hébergées et des usagers

Une charte semble indispensable :

pour traiter à la racine les questions récurrentes abordées par la CCE :

- le traitement des plaintes
- les essais moteurs

pour anticiper les évolutions de l'activité

- conséquences pour la plate-forme de l'installation de l'usine Aura Aéro sur le terrain de Toulouse-Métropole
- objectifs du développement de l'aviation d'affaires, annoncé par la construction d'un hangar dédié
- autres projets, tels l'implantation de compagnies commerciales (précédent Airbus Beluga Transport)

Conclusion : Mieux gérer l'environnement

L'aéroport de Toulouse Franczal 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, induisant une recherche de nouvelles pratiques qui devront être respectées et ainsi trouver un bon équilibre entre les activités aéronautiques et le respect de l'environnement et des riverains.

Ces préoccupations environnementales doivent d'inscrire dans une charte afin de concilier au mieux l'activité aéronautique et le respect de l'environnement et des riverains.

Cette charte permettra de créer un dialogue constructif avec les exploitants et les riverains concernés pour améliorer le cadre général du déroulement des activités aéronautiques afin de réduire les nuisances sonores et environnementales.

Bernard Gineste conclut en soulignant que les citoyens des communes concernées ne comprendraient pas que la demande d'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.

Le maire adjoint de Portet sur Garonne intervient pour dire qu'il était plutôt favorable à la création d'une charte, mais ce qui était plus préoccupant pour Portet était le problème des accès à Toulouse Franczal.

Au vu de l'évolution des personnes présentes sur le site, il faudrait revoir les infrastructures routières et les transports en commun.

M. Jacob reprend la parole pour conclure :

La CCE ne doit pas être une chambre d'enregistrement, c'est une instance de partage. Il faut parler des évolutions et des impacts : vie des citoyens, environnementaux, économiques.

Il faut aussi parler de l'environnement proche tels que les accès, la mobilité et adapter l'urbanisme autour de Francazal.

Il faut trouver un juste compromis, pour lequel le Préfet est totalement engagé dans la transparence.

Pour lui, l'engagement militaire ne peut pas être négocié.

Il conclut en prenant note de la non prise en compte des plaintes militaires et qu'il faut régler le problème.