

DECISION DU
04/06/2019

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE **Annexe 1**

N° E19000096 /31

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE TOULOUSE

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission ou commissaire

Vu enregistrée le 31/05/2019, la lettre par laquelle Monsieur le directeur de la direction générale de l'aviation civile demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

la modification de la procédure de départ guidée par satellites dite "GNSS" pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2019 ;

Vu l'arrêté de délégation du 15 octobre 2018 de la présidente du tribunal administratif de Toulouse ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Bernard LAUBARY est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le directeur de la direction générale de l'aviation civile et à Monsieur Bernard LAUBARY.

Fait à Toulouse, le 04/06/2019

Le magistrat délégué.

Valérie QUEMENER





PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction de la sécurité de l'aviation civile sud

ARRETE

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable au projet de modification de la procédure de départ guidée par satellites dite « GNSS » pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Le préfet de la région Occitanie,
 préfet de la Haute-Garonne,
 Chevalier de la Légion d'honneur,
 Chevalier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L123-1 à L123-18 et R123-1 à R123-27 ;

Vu le code des transports, notamment l'article L6362-2 ;

Vu le code général de l'aviation civile, notamment son article R227-7;

Vu l'arrêté du 4 octobre 2017 relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générale ;

Vu le décret modifié n° 2004-374 du 29 avril 2004, relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements ;

Vu le dossier présenté par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), de modification permanente de la circulation aérienne à l'approche de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ;

Vu la décision du tribunal administratif de Toulouse, en date du 4 juin 2019 portant désignation de Monsieur Bernard LAUBARY en qualité de commissaire enquêteur pour conduire la présente enquête ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Une enquête publique, d'une durée de 33 jours consécutifs, préalable au projet de modification permanente de la procédure de départ guidée par satellites dite « GNSS » pour les décollages face au Nord-Ouest de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, se déroulera du **lundi 16 septembre 2019 au vendredi 18 octobre 2019 inclus**.

Art. 2. – Cette enquête sera ouverte dans les mairies des communes suivantes : Aussonne, Daux, Merville, Mondonville, Grenade, Larra, Saint-Jory.

Art. 3. – Un avis au public annonçant l'ouverture de la présente enquête sera publié, par les soins de la Direction de la Sécurité de l'aviation civile Sud (DSAC-Sud) et aux frais du demandeur, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête, et rappelé dans les huit

Département de la Haute-Garonne

Procès-verbal de synthèse

du commissaire enquêteur : Bernard LAUBARY

concernant

L'enquête publique

Modification de la procédure de départ guidée par satellites, dite « GNSS », pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.



Enquête publique du 16 septembre au 18 octobre 2019, prescrite par arrêté préfectoral du 22 juillet 2019, sur les communes de : AUSSONNE, DAUX, GRENADE, LARRA, MERVILLE (siège), MONDONVILLE et SAINT-JORY

Sommaire

- 1- Préambule
- 2- Organisation et déroulement de l'enquête publique
- 3- Personnes reçues lors des permanences et inscriptions au registre
- 4- Analyse des observations du public.
- 5- Analyses spécifiques
- 6 - Mémoire en réponse du SNA-Sud.

1- Préambule

Le commissaire enquêteur, Bernard LAUBARY rapporte les observations exposées ci-après, suite à la décision du 08/03/2019 de la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse, le désignant pour conduire cette enquête publique répertoriée sous le n° E19000096 /31.

2- Organisation et déroulement de l'enquête publique

L'arrêté préfectoral en date du 22/07/2019, qui a prescrit cette enquête, en a défini les modalités rappelées ci-après :

- Période de l'enquête publique et permanences du commissaire enquêteur

L'enquête s'est bien déroulée sur 33 jours consécutifs, du lundi 16 septembre au vendredi 18 octobre 2019 inclus.

Les quatre permanences pour recevoir les observations du public ont été assurées à :

| Mairies | Permanences |
|------------------|--|
| MERVILLE (siège) | Mardi 17 septembre 2019 de 09h00 à 12h00 Jeudi 17 octobre 2019 de 14h00 à 18h00 |
| AUSSONNE | Mardi 24 septembre 2019 de 14h00 à 18h00 |
| DAUX | Lundi 07 octobre 2019 de 09h00 à 12h00 |

- Le dossier d'enquête publique

- Les pièces du dossier sur support papier ont pu valablement être consultées par le public, sur place, dans les mairies de : Aussonne, Daux, Merville, Mondonville, Grenade, Larra et Saint-Jory. Cette consultation a pu se faire pendant les permanences du commissaire enquêteur et aux jours et heures habituels d'ouverture au public des 7 mairies.

- Un dossier dématérialisé, que j'ai pu visualiser, a pu également être consulté à la mairie de Merville(siège), à ses jours et heures habituels d'ouverture, sur un poste informatique mis gratuitement à disposition du public, conformément à l'article L123-12 du code de l'environnement.

- Le dossier était également disponible et consultable sur le site internet de la DGAC à l'adresse suivante : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>

- Consignation des observations du public

- Pendant toute la durée de l'enquête, le public a pu valablement consigner ses observations et propositions sur les 8⁽¹⁾ registres d'enquête à feuillets non mobiles, préalablement paraphés par le commissaire enquêteur (29 juillet 2019) et tenu à leur disposition, lors des permanences, mais aussi aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies de : Aussonne, Daux, Merville, Mondonville, Grenade, Larra et Saint-Jory.

(1) Deux registres étaient disponibles à la mairie de Merville, un pour la commune, un en tant que siège de l'enquête.

J'ai été amené à coter et parapher d'autres feuillets libres pour les registres de Daux et Larra, pour faire face à la quantité très importante de dépositions dans ces deux communes.

- Les observations et propositions ont pu valablement m'être adressées pendant cette même période, par correspondance, à l'adresse suivante:

Monsieur le commissaire enquêteur - Enquête publique relative à la modification de départs guidés par satellite dite « GNSS » pour les décollages face au nord-ouest sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac - Mairie de Merville, place du 11 novembre 1918- 31330 Merville.

- Une adresse électronique a également été mise en place.
Pendant toute la durée de l'enquête publique, toutes observations ou propositions ont pu ainsi être envoyées par courrier électronique à l'adresse suivante : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr>

- Régularité et climat de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur considère que la publicité légale (affichage et presse) a été réalisée de manière satisfaisante et dans les règles.

L'enquête s'est quant à elle déroulée conformément aux textes en vigueur et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral, notamment quant à la tenue des permanences.

L'importante participation du public (tableau ci-après) témoigne de la mobilisation en masse des habitants de DAUX et encore plus de LARRA. Les associations Daux Environnement et A.P.E.L pour la commune de Larra, ont joué un rôle de catalyseur pour mobiliser la population et provoquer une levée de boucliers. Les municipalités de Daux et Larra, principales communes qui s'opposent fermement au projet, sont également impliquées et parties prenantes. Les médias locaux se sont également largement fait l'écho de cette nouvelle procédure de décollage soumise à enquête publique.

Au vu de la permanence qui s'est tenue à Daux et à la lecture des dépositions du public, j'ai pu percevoir une colère contenue mais bien réelle. Les positions apparaissent assez cristallisées. On peut lire dans les dépositions, au-delà des témoignages sur l'amélioration ou la détérioration des nuisances sonores, une certaine incompréhension sur la finalité du projet. Elle semble se résumer à avantager Merville, commune à l'urbanisation galopante au détriment de Daux et Larra communes rurales à l'urbanisation mesurée et réfléchie, où chacun a pu choisir de s'installer en connaissance de cause.

Ce sentiment d'injustice apparaît exacerbé par les interprétations qui découlent d'une non-information du public en amont et par la représentation de Daux en CCE de Toulouse Blagnac, par une personne de la municipalité de Merville, par ailleurs déléguée (ancienne présidente) d'une association de défense de l'environnement (SNAM). Larra n'est quant à elle pas représentée en CCE.

Il semble aussi, que la simultanéité des expérimentations sur la piste 32 (vers le nord) et la piste 14 (vers le sud) et l'augmentation continue et aussi récente du trafic à l'ouest-sud-ouest et à l'est-sud-est, notamment avec les compagnies « low-cost », ne facilitent pas un discernement de la part des riverains impactés et favorisent parfois l'amalgame quant au survol des avions et au bruit généré.

3- Bilan comptable

| Communes avec registres et permanences (P) | Nbre visites | Contrib. orales | Dépôts Registres | Adresse Electronique | Correspondance Adressée au CE |
|--|--------------|-----------------|------------------|----------------------|-------------------------------|
| P | | | | Nombre | Nombre (communes d'origine) |
| Merville 17/09/ 2019 | 4 | 1 | | | |
| Merville 17/10/ 2019 | 10 | 8 | 78 | | |
| Aussonne 24/09/2019 | 14 | 9 | 26 | | |
| Daux 07/10/2019 | 76 (1) | 15 | 77 | | |
| Merville (siège) | | | 0 | | 8 |
| Mondonville | - | - | 7 | | |
| Grenade | | | 11 | | |
| Larra | | | 261 | | |
| Saint-Jory | - | - | 0 | | |
| Total : | 104 | 33 | 460 | 352 (2) | 8 |

Au total, il y a eu :

- **104 visites** (1) A DAUX, 65 personnes présentes de l'association « DAUX Environnement » se sont fait représentées par 4 personnes déléguées.
- **33 contributions orales** lors des permanences
- **460 dépôts sur les registres** en mairie
- **352 dépôts sur l'adresse électronique** + (2) **8 dépôts** non comptabilisés dans les 360, car arrivées hors enquête publique, close le 18/10/2019 à minuit. Dépôts néanmoins lus par le CE
- **8 courriers** adressés au commissaire enquêteur à l'adresse de Merville et annexés au registre de MERVILLE (siège).

Au total, ce sont 853 dépôts du public qui ont été recueillies lors des permanences, sur les registres papier déposés en mairie, sur l'adresse électronique ou adressées par courrier (siège Merville) au commissaire enquêteur. Il y a lieu de souligner qu'une déposition peut contenir plusieurs observations.

4 -Analyse des observations du public .

- Les observations du public ne sont pas toutes forcément, stricto sensu, liées à la modification des trajectoires FISTO et LACOU en piste 32 vers le nord. Elles peuvent être connexes dans un environnement global où tout peut apparaître lié pour le public, quant aux nuisances ressenties.

J'ai ainsi pris le parti, dans cet environnement particulier et légitimement sensible, d'analyser l'ensemble des observations.

Il m'appartient, au niveau des conclusions et avis, de faire la part des choses et de discerner les problématiques et thèmes qui relèvent directement du projet, des autres thématiques.

Ces dernières relèvent soit de thèmes connexes qui interfèrent sur le ressenti de la population en matière de nuisances sonores, soit de thèmes plus globaux et transverses, mais pour autant non déliées du projet (les risques, l'urbanisme), qui sont abordés à cette occasion.

- L'analyse de chaque déposition/contribution a été réalisée par le commissaire enquêteur à partir de celles recueillies, lors des permanences (33), sur les registres déposés en mairie (460), sur l'adresse électronique(352) et dans les courriers adressés en mairie de MERVILLE (8). Cette analyse exhaustive des dépositions du public est fournie dans un dossier à part, intitulé « Annexe 7 : Contributions du public recueillies lors de l'enquête publique ».

Ce dossier est joint (envoi informatique compte tenu de sa taille) au présent PV se synthèse.

L'analyse des observations du public est effectuée à partir des thèmes déduits de l'analyse exhaustive de chaque déposition du public, lors des permanences, sur les registres, par courrier ou sur l'adresse électronique.

A noter, que les analyses spécifiques de la lettre de l'association « Daux Environnement » du 17/10/2019, jointe au registre de DAUX, de la position en CCE du 15/10.2019 que m'a transmise la CCNAAT, de la lettre de l'APEL (Association Pour l'Environnement de Larra) jointe au registre de Larra, de la délibération du conseil municipal de DAUX du 25/09/2019 et de la lettre du maire de Larra du 16/10/2019 adressée à ATB et annexée au registre, sont analysées spécifiquement et devront pour chacune, faire l'objet d'une réponse du SNA-Sud.

- Cette analyse a permis de mettre en évidence deux grandes tendances et de dégager 10 thèmes de préoccupations récurrentes des habitants des communes concernées par la présente enquête publique.

1- Tableau récapitulatif quantitatif, des tendances (P/C) et des contributions par thème

Les pour et les contre, sont comptés par le nombre de personnes signataires d'une déposition Ex M. et Mme = 2

| Pour | Aussonne | Daux | Grenade | Larra | Merville | Mondonville | Sans adresse et autres communes | TOTAL Personnes Pour |
|-------------|----------|------|---------|-------|----------|-------------|---------------------------------|-----------------------------|
| | 2 | - | 0 | 1 | 154 | - | 22 | 179 |

| Contre | Aussonne | Daux | Grenade | Larra | Merville | Mondonville | Sans adresse et autres communes | TOTAL Personnes Contre |
|---------------|----------|------|---------|-------|----------|-------------|---------------------------------|-------------------------------|
| | - | 285 | 17 | 370 | 32 | 15 | 16 | 735 |

Pour les 10 thèmes ci-dessous, pour chaque déposition du public, une contribution sur un thème donné compte pour 1.

| THEME | Aussonne | Daux | Grenade | Larra | Merville | Mondonville | Sans adresse et autres communes | TOTAL contributions |
|--------------------------------|----------|------|---------|-------|----------|-------------|---------------------------------|----------------------------|
| Augmentation nuisances sonores | 2 | 116 | 8 | 109 | 21 | 7 | 11 | 274 |
| Fiabilité des données | 1 | 68 | - | 12 | 2 | 1 | 3 | 87 |
| Altitude basse avions | 12 | 4 | - | 5 | 2 | - | - | 23 |
| Urbanisme | 6 | 112 | 5 | 103 | 7 | 3 | 2 | 238 |
| Représentation en CCE | - | 31 | - | 16 | - | - | - | 47 |
| Information du public en amont | 1 | 54 | 1 | 27 | 6 | 1 | 6 | 96 |

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|----|----|---|----|----|---|---|-----|
| Départs S/SO et E/SE | 17 | 25 | - | - | 14 | - | 2 | 58 |
| Trajectoires non respectées | 6 | 2 | - | 3 | 1 | - | - | 12 |
| Vols de nuit | 11 | 6 | - | 2 | 4 | 1 | - | 24 |
| Les risques : Pollution santé | 2 | 65 | 3 | 33 | 7 | 3 | 4 | 117 |

TOTAL : 976 contributions sur les 10 thèmes

2 - Les deux tendances :

- Il y a des personnes qui se sont prononcées contre le projet de modification des décollages vers le Nord-Ouest, piste 32.

Il y a **735 personnes** qui se sont prononcées **contre** le projet, dont une majorité sur les communes de Larra et Daux:

- 370 de LARRA
- 285 de DAUX
- 32 de MERVILLE
- 17 de GRENADE
- 15 de MONDONVILLE

J'ai noté une forte mobilisation sur la commune de LARRA avec un nombre significatif de personnes pas forcément directement impactées, mais agissant par solidarité contre le projet, mais également par protection d'un village choisi pour son calme, sa ruralité et sa croissance maîtrisée. Ils disent supporter déjà les nuisances sonores et polluantes par vent de sud notamment lors des atterrissages et ne souhaitent pas subir d'autres nuisances plus importantes.

- L'analyse de cette première tendance, non favorable au projet, a permis de dégager **10 thèmes** récurrents :

1- L'augmentation ressentie des nuisances sonores, depuis l'expérimentation

274 contributions vont dans ce sens, dont 116 pour Daux, 109 pour Larra, 21 pour Merville, 8 pour Grenade, 7 pour Mondonville et 2 pour Aussonne.

2 - La fiabilité des données

Les principales observations concernant ce thème, portent sur :

- la validité du modèle de simulation utilisé et la pertinence des données d'entrée,
- l'absence de mesures de bruit avant et après l'expérimentation
- Le choix du seul NA65dB pour qualifier et quantifier l'empreinte sonore
- Les résultats obtenus concernant le nombre de personnes impactées (25 à Daux) : population impactée largement sous-estimée.

87 contributions vont dans ce sens, dont 68 pour Daux, 12 pour Larra, 2 pour Merville, 1 pour Aussonne et 1 pour Mondonville.

3 - L'altitude basse des avions

Les principales observations portent sur :

- La procédure NADP1 appliquée de manière restreinte, uniquement pour les vols FISTO/LACOU
- Un ressenti peu évident par la population concernée et une procédure à surveiller

23 contributions vont dans ce sens, dont 12 pour Aussonne, 5 pour Larra, 4 pour Daux, 2 pour Merville

4 - L'urbanisme

Les principales observations portent sur :

- Les personnes se sont installées en connaissance de cause sur les communes concernées : calme, ruralité, prise en compte des couloirs aériens, du PLU/ PEB et du PGS
- La non cohérence des PEB et PGS avec les nouvelles trajectoires FISTO/LACOU proposées
- La dépréciation des biens immobiliers et les éventuelles compensations
- L'isolation des habitations

238 contributions vont dans ce sens, dont 112 pour Daux , 103 pour Larra , 7 pour Merville , 6 pour Aussonne, 5 pour Aussonne, 3 pour Mondonville

5- La représentation en CCE

Les principales observations portent sur :

- La contestation de la représentation de la commune de Daux en CCE par une personne de Merville , conseillère municipale et déléguée (ancienne présidente) d'une association (SNAM).
- La non représentation de Larra

47 contributions vont dans ce sens, dont 31 pour Daux , 16 pour Larra

6- Information/concertation du public en amont

Les principales observations portent sur :

- Une information officielle des élus concernés, après le début de l'expérimentation
- Les habitants concernés n'ont été ni impliqués, ni consultés, ni informés

96 contributions vont dans ce sens, dont 54 pour Daux , 27 pour Larra, 6 pour Merville , 1 pour Grenade, 1 pour Aussonne, 1 pour Mondonville

7- Les départs vers le sud et le sud-ouest - Les départs vers l'Est et le sud-Est

Les principales observations portent sur :

- Les virages amorcés trop tôt, les vols bas car avions plus chargés et avec beaucoup de dispersions
- L'augmentation du trafic ces dernières années et récemment (compagnies low cost) et le passage en virage sur des zones urbanisées qui accentue les nuisances sonores (cône de bruit)

58 contributions vont dans ce sens, dont 25 pour Daux , 17 pour Aussonne , 14 pour Merville

8- Les trajectoires non respectées

Les principales observations portent sur :

- Les avions quittent leur canal de plus en plus fréquemment
- Les trajectoires droites ne sont pas respectées
- Les vols d'Airbus semblent échapper à la règle

12 contributions vont dans ce sens, dont 6 pour Aussonne, 3 pour Larra , 2 pour Daux , 1 pour Merville

9- Les vols de nuit

La principale observation porte sur :

- Vols trop nombreux et perturbants (5 en moyenne par nuit, voire plus)

24 contributions vont dans ce sens, dont 11 sur Aussonne, 6 pour Daux , 4 pour Merville , 2 pour Larra , 1 pour Mondonville,

10- Les risques : Pollution- Santé

Les principales observations portent sur :

- La pollution de l'air et le niveau de nuisances sonores subies et les risques inhérents pour la santé, en particulier pour les enfants et notamment à l'école (Daux..) : normes sanitaires, normes de bruit OMS non respectées : 45dB
- L'Objectif de limitation de pollution atmosphérique n'est pas atteint

117 contributions vont dans ce sens, dont 65 pour Daux , 33 pour Larra , 7 pour Merville , 3 pour Mondonville, 3 pour Grenade, 2 pour Aussonne

2- Il y a les personnes qui sont favorables au projet de modification des décollages vers le Nord-Ouest, piste 32.

Il y a 179 personnes qui s'expriment pour le projet, dont une majorité issue de la commune de MERVILLE.

Il apparaît assez logique qu'une partie des habitants de MERVILLE, délestés du couloir aérien des départs vers le Nord et le Nord -Ouest, s'expriment de manière positive en faveur du projet.

La synthèse des principales observations sur cette tendance, est la suivante :

- Détérioration sensible de la qualité de vie à partir de 2003 sur Merville, avec une modification de trajectoire subie brutalement, sans information et sans enquête publique.
- Amélioration sensible de la situation sur Merville depuis le début de l'expérimentation, notamment avec FISTO 5Q. Qualité de vie devenue acceptable et nettement améliorée.
- Souhait d'une pérennisation des modifications des trajectoires FISTO 5Q et LACOU5Q

3- Analyse des observations du public, par thème

THEME 1 : AUGMENTATION SENSIBLE DES NUISANCES SONORES depuis l'expérimentation

Liste adresses de DAUX : « Ressenti augmentation nuisances sonores »

| | | |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|
| - Chemin de la Mouline: | 6, 29, 30, 95, 102, | D65, D34, D40, D3, D15, AE196 |
| - Chemin de Minque : | 1005, 1125 | D36, D1 |
| - Chemin Saint-Roch : | 61, 53, 26, 22, 65D | D6, D32, D48, D75, D16, AE174 |
| - Chemin du Ribarot : | 2, 15 | D22, D64 |
| - Impasse de la tuilerie: | 5 | D17 |
| - Chemin du Baroutet : | 11, 13, 5bis | D20, D11, D38 |
| - Impasse Georges Condat : | 6 | D23 |
| - Chemin d'Ambrus : | 1246 | D26 |
| - Rue Lucien Babonneau : | 22, 20, 11, 29 | D29, D28, D51, D55, D56 |
| - Route du stade : | 39, 2, 43 | D42, D47, D41 |
| - Impasse Saint-Martin | 15, 11 | D44, D49 |
| - Impasse du Pigeonnier : | 10, 9, 3 | D50, D54, D45 |
| - Chemin de Tulle Haut : | 1, 31, 32, 13bis, 16 | D46, D60, D62, D80, AE172 |
| - Chemin de Tulle : | 1, 7, | D53, AE162 |
| - Impasse du vieux moulin : | 19 | D52 |
| - Chemin des châteaux : | 13 | D63, D58 |
| - Route de Mondonville : | 5, 49, 31, 9 | D67, D72, D25, AE32 |
| - Chemin des Fourtoux : | 1375B | D81, AE244, AE310 |
| - Chemin de la gare : | 41, 37 | D19, CO 2 |
| - Chemin de Turel : | 1254 | CO 6, CO 3 |
| - Impasse des roses : | | D30 |
| - Impasse des sources : | 9 | D33 |
| - Route de Merville : | 5, 4 | D43, AE227 |

Liste adresses de MONDONVILLE : « Ressenti augmentation nuisances sonores »

- Route de Toulouse : 2051, 2053, 2055, 2057 CO 1
- Chemin de la Cornague : 21 MO4
- Impasse de la Cornague : 15 MO6

Liste adresses de MERVILLE : « Ressenti augmentation nuisances sonores »

- Route de Guénot : 1862 M14
- Route des très Caps : - M34
- Chemin du Factou : 939 M41
- Chemin de Montèses : - M52
- Chemin de la Cuco : 335, 252, 436 M66, M61, M73
- Chemin de la tuilerie : 175, 277 M53, M54, M55
- Route de Daux : 1103, 1008 M20, AE343
- Chemin de la Rouget : 279 (6 personnes) M38
- Route de Larra : - 1418, 1711 M51, M76, M82
- Chemin du bois de Beillard : 461, 484 M70, M71
- Lotissement Lartigue : AE3
- Route d'AUSSONNE (D65) - AE309

Liste adresses de GRENADE : « Ressenti augmentation nuisances sonores »

- Chemin du vieux chêne (Engarres) : 50, 61 , 85 ,61 G1, G2, L140, L158
- Chemin des bouhères : 497 G3
- Chemin de la plaine (Engarres): 213 G5
- Rue des écuries (Engarres) : 57 G6
- Lieu-dit Engarres : - G7
- Chemin Saint-Jean (Engarres) : 463 G8
- Route de Larra : 3225 G9

Liste adresses de LARRA : « Ressenti augmentation nuisances sonores »

- chemin de Bordevieille : 267, 6 et 1patus, 541 L1, L139, L203, L206, L207
- chemin de cavallé : 441, 1046, 455A L26, L47, L86
- chemin de cantegril : 896A, 33, 245, 930, 720, 918 L32, L94, L126, L130, L134, L155
- 962, 916, 401 L209, L24, L244
- Impasse de pièce grande : 7 L91
- chemin le picalou : 160 L25
- route de Larra : 3144, 2280, 1550 L33, L51, AE221
- route de Saint-Paul : 1840A, 5 L39, L105
- impasse du rieutort : 2 L145
- chemin Saint-Jean : 110 L46
- chemin d'enberne : 241, 85, 155 L76, L23, L119
- route de Launac : 261 L95
- impasse brame soif : 8, 7, 199 L115, L142, L149
- impasse d'encoste : 13 L161
- chemin de la pétingue : 731 L175
- chemin de Landery : 1274, 215 L190, L197, L241
- chemin du solitaire : 630 L218
- chemin Abeillar : 210 L257
- chemin des bellots : 860 L120
- rue des robiniers : 4 L133

Chemin de Lagassine à Aussonne AE277

- Pour l'ensemble de ces adresses référencées, le commissaire enquêteur pour son analyse, demande au SNA-Sud, leur emplacement géographique sur une carte des couloirs aériens et l'impact sonore au travers de l'empreinte mesurée dans l'étude d'impact (EICA).

Outre les références citées dans ce tableau, un repérage sera fait pour l'école de DAUX, maintes fois citée par des parents, des responsables et le maire de la commune.

- Examiner la proposition émanant de Larra (L251): Les pouvoirs publics doivent prendre la mesure de leur erreur et proposer une alternative avec une borne BO320 moins proche de Larra. Possible entre Larra et Grenade au nord ou entre Larra et Saint-Paul au sud.

THEME 2 : La fiabilité des données

- Les "études sonores" se basent sur des calculs de modélisation sonore (utilisant un logiciel de type INM 7.d). Ce logiciel est obsolète et est remplacé par la FAA, par un logiciel plus moderne, depuis 2015

Q : Quelle fiabilité du logiciel utilisé ?

Q : Quelle fiabilité des données d'entrée : Tous les vols sont-ils pris en compte (avions cargo), augmentation du trafic dans le futur, déviation réelle des avions, portance moins élevée des avions (chaleur), Larra déjà impactée par atterrissages et pas de prise en compte du cumul dans l'étude d'impact sonore, + de bruit au décollage est-il intégré ?

Q : Quelle méthode est sélectionnée pour le calcul des nuisances sonores et ainsi confirmer que cette dernière ne se base que sur des calculs de modélisation sonore (utilisant un logiciel de type INM 7.d) ?

Q : Pourquoi le zonage de la nuisance par LACOU n'est pas pris en compte, celui de FISTO, oui

- La notion de bruit est subjective et étroitement liée aux conditions atmosphériques. La gêne sonore devrait pouvoir être évaluée avec des appareils agréés répartis sur une surface relativement importante représentative des zones impactées par les plans PEB/PGS. (aujourd'hui 1 seul point de mesure à l'extrémité terrain de foot d'AUSSONNE)

Les mesures sur le terrain permettraient de vérifier les dires des riverains et de comparer les niveaux sonores subis en divers points des différentes communes concernées

Q : Pourquoi l'absence de mesures effectives du bruit avant et après pour valider ou non les résultats du modèle et vérifier les dires des riverains ?

Q : Y-a-t-il des appareils agréés et des organismes habilités ?

- L'objectif de réduction des nuisances sonores n'est pas avéré (NA62dB), en outre, les nuisances existent en deçà du seuil de 65 dB

- Q : Pourquoi avoir retenu l'empreinte sonore NA 65dB et non la gêne sonore (OMS : Lden 45dB) ?

- Q : Pourquoi n'y-a-t-il pas de décomptes de la population également pour NA62dB ?

- Le nombre de personnes impactées est contesté : l'étude d'impact des populations n'est pas complet et n'est pas juste :

- o La piste 32 plus à l'O n'est pas prise en compte dans l'étude (piste 32R, plus avantageuse pour l'étude)
- o Le différentiel de + 25 pour DAUX est totalement incompris et sous-estimé
- o Le hameau ENGARES à Grenade ; Le hameau de Bordevieille à Larra ; Pour Merville le comptage des habitants impactés et non impactés est incompréhensible (survol de l'ouest de Merville nouvellement urbanisé)

Q : Quelle est la méthode utilisée pour le comptage des populations impactées et sur la gêne sonore ?

THEME 3 : L'altitude basse des avions

- Les avions volent trop bas sur les habitations. - La dispersion des avions vers l'Est et l'Ouest est d'autant plus mal ressentie, que les avions passent plus bas, car plus chargés.

Q : Quelles mesures sont appliquées pour éviter de telles situations ?

- L'expérimentation NADP1 est une excellente initiative, mais ne s'applique que partiellement. Les autres avions décollent comme auparavant et l'impression ressentie par les riverains, c'est que rien ne change par rapport à la situation initiale. L'observation externe qualitative permet de mettre en doute l'application de la procédure

Q : Pourquoi cette procédure n'est apparemment pas surveillée (>11%) ?

- La procédure NADP1 devrait être appliquée à tous les départs et pas uniquement de manière restreinte pour les FISTO/LACOU (recommandation de l'ACNUSA)

Q : Pourquoi ne pas appliquer la procédure NADP1 à tous les départs ?

THEME 4 : L'urbanisme

- Les personnes qui se sont installées sur les communes concernées, l'ont fait en connaissance de cause : prise en compte des couloirs aériens, PLU/ PEB et des PGS adaptés à la réalité des nuisances existantes, recherche tranquillité, services de proximité.

- Double peine pour les habitants de Larra et Daux : Avoir payé plus cher le terrain et être sous le couloir aérien
Q : Pourquoi modifier cet équilibre ?

- Les modifications de trajectoires FISTO 5Q et LACOU 5Q impactent le PEB et le PGS.
Des cartes prospectives n'ont pas été fournies.

Q : Qu'en est-il de l'étude d'impact de l'évolution du trafic et des modifications de trajectoires en lien avec le projet, sur les PEB et PGS ? Quelles actualisations sont prévues ?

- La modification des couloirs FISTO/LACOU entraînent pour les populations nouvellement impactées une dépréciation de leur bien immobilier.

Q : Quelles compensations ou indemnisations pour cette moins-value ?

- Le double vitrage n'est parfois pas suffisant, il faudrait un triple vitrage.

- Les doubles vitrages ont été réalisés, pour certains, aux frais des riverains, avant l'accord avec l'ADEME. Ils sont aujourd'hui obsolètes et sont à remplacer.

Q : Quelles démarches entreprendre et auprès de qui, pour bénéficier d'une aide à l'isolation de son habitation ?

THEME 5 : Représentation en CCE

-La commune de DAUX est représentée en commission par une personne de Merville (titulaire). Beaucoup de personnes de Daux et de Larra vont jusqu'à évoquer, en la circonstance, un « conflit d'intérêt »

- Sentiment d'inégalité aggravé par la représentation de Daux par une personne de Merville, conseillère municipale et ancienne présidente du SNAM

- DAUX dispose d'un siège de suppléant, mais la commune n'a pas été associée au processus d'étude et à l'avis de la CCE aboutissant à l'expérimentation FISTO/LACOU en cours.

Larra n'est pas, non plus, représentée.

Q : Quelles améliorations sont possibles pour une meilleure association des communes non représentées (Daux, Larra...), aux travaux de la CCE Toulouse-Blagnac ?

THEME 6 : Information/concertation du public en amont

- Les élus concernés n'ont été officiellement informés qu'après le début de l'expérimentation (réunion du 19/06/2019). Pour l'expérimentation en cours, les habitants n'ont été ni impliqués, ni consultés, ni informés

- Le public n'a pas été concerté ni informé en amont du lancement effectif de l'enquête public (pas de réunions publiques sur DAUX, MERVILLE, LARRA...).

THEME 7 : Les départs vers le sud et le sud-ouest Les départs vers l'Est et le sud-Est

- La dispersion des avions vers l'Est et l'Ouest est d'autant plus mal ressentie au niveau sonore, que le trafic a augmenté ces dernières années (compagnies low cost) et que les avions passent plus bas sur des zones urbanisées, car plus chargés (plus de passagers en moyenne, soit +40% de capacité d'emport).
- Les virages sont amorcés trop tôt, les vols sont bas et avec beaucoup de dispersions.

Q : Pourquoi cette grande dispersion des trajectoires à l'est et à l'ouest ?

Q : Y-a-t-il des trajectoires types à respecter pour ces directions ?

- Pourquoi ne pas envisager les changements de direction (après 320°), au-delà de Merville où les avions auront pris plus d'altitude. Par exemple changement vers l'ouest au passage du point BO320. Vers l'est idéalement passage au point BO322 ou à défaut BO320 ;

Ces recommandations diminueraient la gêne acoustique sur DAUX et Merville (virages à l'ouest et à l'est), ainsi que les futures habitations d'AUSSONNE (des centaines d'habitations prévues dans les zones est et nord-est).

Q : Est-il envisageable d'étudier ces recommandations visant à repousser la bifurcation au-delà de la balise TOU et d'amorcer les virages de façon à éviter de passer à l'aplomb des zones fortement urbanisées (villages DAUX à l'Ouest et MERVILLE à l'Est) ?

THEME 8: Les trajectoires non respectées

Aussonne

- Est-il possible de trouver meilleur équilibre entre les décollages entre le nord (70%) et le sud (30%), notamment par vent nul.

- Les trajectoires droites ne sont pas respectées, cela arrive fréquemment

Larra

- Les pilotent « overshootent » les trajectoires et passent au-dessus de Larra
- Le retour vers la balise BO322 n'est plus systématique puisque l'option LACOU s'affranchit déjà.

Q : Quelles mesures sont prises pour faire respecter les trajectoires prédéfinies, sanctions ?

Merville

- Depuis le 15/10, il n'y a plus de décollages qui passent au fond du jardin 1862 rte de Guinot à Merville, alors que l'on avait + de 40 décollages jour ; Désormais, nous avons les atterrissages..

- A aucun moment nous devrions avoir des avions qui passent sur la zone Peulyaires/Guinot, commune de Merville. Il y a presque 1 km de décalage avec BO320.

- Entre chemin de Mijane et rte de Guénot commune de Merville, il y a 550m de champs, pourquoi passer sur habitations (zone de 200habitants) et sur magasin carrefour.

Q : Quelles explications donner à cela et quelles solutions pour y remédier ?

Q : Les trajectoires des phases d'atterrissage ont-elles été modifiées pendant la période expérimentale et le seront-elles, si projet retenu ?

DAUX

- Pourquoi avoir rapproché les avions de Daux (1,25km), alors qu'ils étaient suffisamment hauts pour ne pas déranger Merville ?

- C'est de plus en plus fréquent que les avions quittent le canal qu'ils doivent emprunter et passent sur la maison (chemin du Ribarot à DAUX)

Q : Pourquoi ce déplacement de 1km et pourquoi cette dérive exponentielle ?

Vois d'essai d'AIRBUS

- Les vols d'essai d'Airbus sont nombreux avec beaucoup de nuisances.

- Les vols d'Airbus semblent échapper à la règle

Q : Les vols d'essai, ont-ils des trajectoires à respecter ?

THEME 9 : Les VOLS DE NUIT

- Vols trop nombreux et très perturbants (5 en moyenne par nuit)
- Améliorations peu envisageables pour AUSSONNE, alors arrêt des vols de nuit

Q : Est-il possible et envisagé sérieusement de tendre vers 0 rapidement, pour les vols « cœur de nuit » ?

THEME 10 : Les risques : Pollution Santé

- L'objectif de limitation de pollution atmosphérique n'est pas atteint et a été minimisé. Il n'y a pas de réduction de l'empreinte écologique :
 - o Impact écologique sous-estimé : un A320 se situe à 79t au décollage (93t pour un A321), et non 67t pris en référence dans l'étude, consommation en phase de croisière ;
 - o Il y a augmentation plus importante du carburant consommé et des rejets de CO2.
 - o C'est scandaleux d'affirmer que 3 aller-retour Paris-Toulouse en A320 ne représentent rien en impact écologique, à l'heure où l'environnement est au cœur de toutes les préoccupations politiques et sociétales.

Q : Quel impact réel avec les vrais chiffres au décollage pour la sur consommation et le CO2 ?

- Les risques liés à une pollution sont de plus en plus intense
- Il y a augmentation du carburant consommé, donc des rejets de particules et de CO2.

Q : Quelles normes et quelles mesures sont prises en matière de prévention sanitaires ?

- L'OMS recommande de réduire les niveaux sonores à moins de 45 dB Lden et 40 dB Lden night (néfaste pour la santé au-delà)
- Il y a inquiétude quant aux répercussions sur la santé et celle des enfants.

Q : Quelles conséquences pour des expositions supérieures à 65 dB et 62 dB ? quelles répercussions sur l'audition et la santé ?

Par ailleurs, ces 65 dB correspondent à quel type de temps ?

5- Analyses spécifiques

- Pétition de DAUX complétée par la lettre du 17/10/2019 déposée au registre de DAUX (D79)

- L'expérimentation en cours vise à déporter vers DAUX les deux trajectoires les plus fréquentées piste 32 (décollage vers le nord). L'argument avancé par le SNA-Sud est le délestage de Merville où les personnes impactées seraient plus nombreuses.

1-Un principe injuste et discriminatoire

- Le principe de « délester » une partie de la population qui subit ce trafic, en connaissance de cause depuis des années, aux dépens d'une autre population, n'est pas acceptable. Beaucoup de familles sont venues habiter à DAUX pour ne pas subir ces nuisances.
- La trajectoire existe depuis 15ans et n'a fait l'objet d'aucun réexamen du PEB ou PGS.
- Les plans d'urbanisation et la construction des groupes scolaires à Daux et Merville, ont été décidés selon les trajectoires existantes depuis 15ans et avant l'expérimentation.
- Cette nouvelle procédure ne permet pas d'amélioration en termes d'environnement ou de sécurité
- Les plaintes déposées auprès d'ATB seraient de l'ordre de 600 (100 en 2016).

2- Le bien-fondé des conclusions du dossier d'enquête publique

- Le public ne dispose pas toujours d'un niveau d'expertise suffisant pour juger de la qualité de l'étude d'impact.
- Insuffisances concernant les nuisances des populations nouvellement impactées.
- Conclusion de l'EICA singulière, car n'évoque que la situation de Merville et pas les communes nouvellement impactées.
- Aucune mesure sonore réelle n'a été effectuée avant ou pendant l'expérimentation. Nous estimons l'impact du projet largement sous-estimé, ne prenant pas en compte la globalité de l'accroissement

des nuisances sonores. L'étude ne prend pas en compte l'augmentation très significative des avions qui virent à l'ouest et passent au-dessus de DAUX (ouverture d'environ 13 lignes).

-La perception des nuisances, découvertes lors de l'expérimentation en cours, a été soulignée par une grande partie de la population de Daux et de Larra.

Les chiffres annoncés dans l'enquête publique ne reflètent absolument pas la réalité. Le nombre d'habitants de DAUX nouvellement impactés par les avions serait de 25 !

3- Le manque de concertation et d'information préventive des populations nouvellement impactées

- Les communes de DAUX et LARRA n'ont pas été associées à l'analyse du projet et leur avis n'a pas été demandé. Daux a été informé que le 19 juin, soit un mois après le début de l'expérimentation.

- Nous estimons que Daux n'a pas été représentée de manière impartiale en CCE ; La représentante de Merville (conseillère de Merville et présidente du SNAM) représente des intérêts contradictoires et inconciliables, ne pouvant pas servir l'intérêt général.

- Le PEB n'a pas été réexaminé depuis 2012. Il doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation du niveau de bruit.

4- Conclusion

- Les habitants de Daux ressentent une profonde colère et se posent de multiples questions sur : leur qualité de vie, la décote des valeurs immobilières, l'impact de l'augmentation des nuisances sonores sur la santé (l'OMS recommande de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien, à moins de 45 dB Lden).

- Analyse de la délibération du conseil municipale de DAUX

25/09/2019

- DAUX subit une gêne sonore depuis longtemps et celle-ci est en croissance suite au plan de croissance de l'aéroport

- Atterrissages nord dans l'alignement des pistes à partir château d'eau de la CCAG : 45 vols/jour entre 6h00 et 12h00. Couloir aérien à moins d'1km des écoles et du village.

- Daux est aussi concernée par les départs Sud. Par ex les vols à destination de Marrakech et tout dernièrement de Montréal survolent désormais le village, sans d'ailleurs que la commune ait été informée.

- Les vols d'essai et d'approvisionnement (Bélouga) survolent eux aussi, depuis toujours Daux.

- La CCE a émis un avis en janvier 2019, sans que la commune de Daux ait été associée et que son avis ait été demandé.

- La démarche engagée est partielle et inadaptée

- La forte croissance du trafic, la création de nouvelles lignes, nécessitent une démarche globale et non la poursuite d'une vision partielle engagée il y a 5ans dans un contexte différent. Il est urgent d'avoir une vision cible, tous flux confondus. A ce titre on ne comprend pas pourquoi il y a deux enquêtes séparées pour le nord et pour le sud.

- Alors que le PEB vient juste d'être approuvé et représente la vision pérenne à 15 ans, la commune de Daux ne comprend pas pourquoi la donne change quelques mois plus tard.

- Les éléments d'analyse de l'impact de la nuisance sonore pour la commune de Daux sont incomplets et sous-estimés.

- Il est évoqué dans le dossier une gêne sonore pour 25 logements supplémentaires. La carte prospective du PEB n'a pas été fournie.

- Le rapprochement des avions de près d'1km augmente le bruit ressenti. La création d'un « rail aérien » départ fait qu'entre 6h00 et 23h00 la gêne est désormais toujours ressentie par la population.

A noter que les écoles se trouvent cumuler des survols d'avions vers le sud, la gêne sonore de la totalité des arrivées nord et de l'immense majorité des départs nord et la nuisance annoncée des départs sud.

Les critères d'analyse pris en compte sont discriminatoires pour Daux ; les règles sont incohérentes

- Le critère de choix établi en relation avec la seule population touchée pourrait conduire à concentrer les nuisances sur quelques lieux qui ont respecté de leur côté une urbanisation raisonnable. Les habitants ont choisi la commune pour son calme, il s'agit là d'une dévalorisation du patrimoine des habitants et surtout un risque pour la santé.
- Le détournement du trafic nord de son itinéraire naturel le plus court n'est pas appliqué pour les départs sud (Fès, Madrid et maintenant Montréal).

- L'aéroport n'a pas donné les moyens aux habitants de mesurer la réalité de la gêne sonore induite.

- Aucune mesure de bruit avant le lancement de l'expérimentation et pas plus pendant.
- L'analyse des trajectoires (flightradar 24) montre que la gêne est sans commune mesure pour les départs nord depuis le 25 mai.
- Des habitants qui résident à Daux depuis 30 ans, sont désormais réveillés dès 6h00 et ne peuvent s'endormir qu'après le dernier vol et ce, malgré un double vitrage.
- Il est indispensable que des points de mesure permanents soient installés.
- La gêne sonore au niveau de Daux a au moins doublé et la récurrence concerne désormais la totalité des jours et les niveaux pourraient dépasser les 65 dB au passage des avions au niveau du groupe scolaire.

- Les avions bruyants sont nombreux, malgré la réglementation.

- Les habitants signalent régulièrement les vols bruyants (A319, A321, B737, Bélouga...), ainsi que les altitudes faibles au survol du village (ex vol Ibéria Madrid de 6h20, le 9 septembre).
 - o Quelle action est menée par l'aéroport pour que la situation s'améliore ?
- Tous les avions ne respectent pas les recommandations mises en avant de prise rapide d'altitude.
 - o Quelles mesures sont prévues pour contraindre les compagnies ?

- L'allongement des trajets contrevient aux objectifs de réduction de la consommation de carburant.

- Les trajectoires les plus directes doivent être privilégiées.

En conséquence, la commune de Daux s'oppose à la généralisation des nouvelles trajectoires FISTO/LACOU

Elle demande que:

- o Une étude cible soit réalisée dans les meilleurs délais
- o Son avis soit présenté à la CCE
- o Les survols liés à l'ouverture de nouvelles lignes fassent l'objet d'analyse d'impact et d'une information préalable des communes concernées
- o L'aéroport applique les pénalités prévues pour le bruit généré (à diminuer) des avions de ligne et en vols d'essai.

-Analyse lettre du maire de Larra et du conseil municipal adressé à ATB (jointe au registre)

Lettre au nom du maire de Larra et du conseil municipal adressée à ATB (16/10/2019)

- Nous avons les atterrissages et nous ne voulons pas subir les décollages. Avant la fin de l'enquête publique, nous subissons déjà les désagréments
- Il est prévu une déviation du tracé direct vers le nouveau point BO320, situé au bout du plateau de Merville et face au village de Larra à 3000m.
Il y aura obligatoirement un regroupement du trafic au sud-est du centre du village de Larra, puis dispersion au-dessus. Le retour vers la balise BO322 n'étant plus systématique puisque l'option LACOU s'en affranchi déjà.
- Le trafic aérien va aller au fil des ans en augmentation et Larra va perdre de ses habitants, ceux-ci étant venu pour la tranquillité. Ce qui ne sera plus le cas. Modification prise au sérieux et elle inquiète les Larrassiens.
- Demande que le maire de Larra soit représenté en CCE.

Département de la Haute-Garonne

Mémoire en réponse du SNA-Sud

concernant

L'enquête publique

Modification de la procédure de départ guidée par satellites, dite « GNSS », pour les décollages face au Nord-Ouest sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

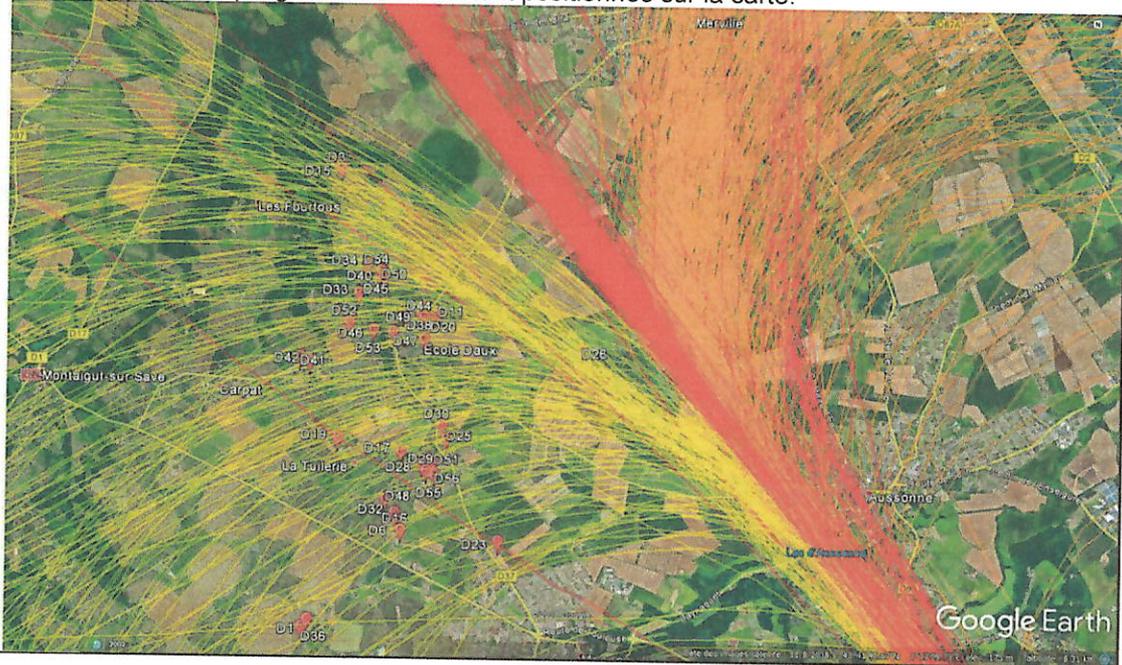


Enquête publique du 16 septembre au 18 octobre 2019, prescrite par arrêté préfectoral du 22 juillet 2019, sur les communes de : AUSSONNE, DAUX, GRENADE, LARRA, MERVILLE (siège), MONDONVILLE et SAINT-JORY

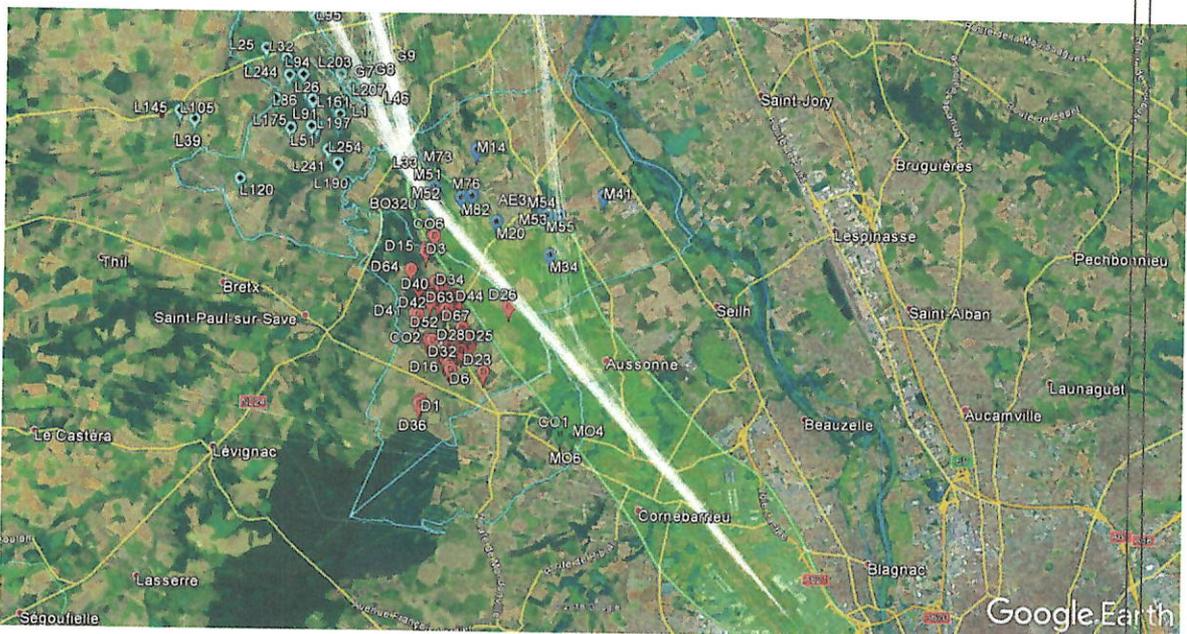
Réponses du SNA-Sud

En réponse à cette demande, le SNA/S a transmis au commissaire enquêteur les cartes demandées avec les différents flux pour les communes de Larra, Mondonville, Merville, Grenade, Daux.

Ci-dessous une visualisation globale qui synthétise la situation : des flux E(orange), O et SO(jaune), N et NO(rouge). Le flux objet de la présente enquête publique est le flux en rouge. Les flux jaune et orange ne correspondent pas aux départs FISTO LACOU, ne sont pas modifiés par l'expérimentation et ne sont pas concernés par l'enquête publique. Les emplacements des plaignants de Daux sont positionnés sur la carte.



La carte ci-dessous élargit la vision pour représenter l'ensemble des adresses des différents plaignants des différentes communes, le flux LACOU FISTO et la courbe d'empreinte sonore NA65 en vert.



Pour la question des écoles, les mesures de distance entre le flux FISTO LACOU et les écoles de Daux et Merville donne 1450m pour l'école de Daux et 1370m pour l'école de Merville.

La possibilité d'un déplacement de BO320 fera l'objet d'un examen particulier selon les préconisations éventuelles du commissaire enquêteur.

THEME 2 : La fiabilité des données

-Les "études sonores" se basent sur des calculs de modélisation sonore (utilisant un logiciel de type INM 7.d). Ce logiciel est obsolète et est remplacé par la FAA, par un logiciel plus moderne, depuis 2015

Q : *Quelle fiabilité du logiciel utilisé?*

Q : *Quelle fiabilité des données d'entrée : Tous les vols sont-ils pris en compte (avions cargo), augmentation du trafic dans le futur, déviation réelle des avions, portance moins élevée des avions (chaleur), Larra déjà impactée par atterrissages et pas de prise en compte du cumul dans l'étude d'impact sonore , + de bruit au décollage est-il intégré?*

Q : *Quelle méthode est sélectionnée pour le calcul des nuisances sonores et ainsi confirmer que cette dernière ne se base que sur des calculs de modélisation sonore (utilisant un logiciel de type INM 7.d) ?*

Q : *Pourquoi le zonage de la nuisance par LACOU n'est pas pris en compte, celui de FISTO , oui*

- La notion de bruit est subjective et étroitement liée aux conditions atmosphériques. La gêne sonore devrait pouvoir être évaluée avec des appareils agréés répartis sur une surface relativement importante représentative des zones impactées par les plans PEB/PGS. (aujourd'hui 1 seul point de mesure à l'extrémité terrain de foot d'AUSSONNE)

Les mesures sur le terrain permettraient de vérifier les dires des riverains et de comparer les niveaux sonores subis en divers points des différentes communes concernées

Q : *Pourquoi l'absence de mesures effectives du bruit avant et après pour valider ou non les résultats du modèle et vérifier les dires des riverains ?*

Q : *Y-a-t-il des appareils agréés et des organismes habilités ?*

- L'objectif de réduction des nuisances sonores n'est pas avéré (NA62dB), en outre, les nuisances existent en deçà du seuil de 65 dB

- Q : *Pourquoi avoir retenu l'empreinte sonore NA 65dB et non la gêne sonore (OMS : Lden 45dB) ?*

-Q : *Pourquoi n'y-a-t-il pas de décomptes de la population également pour NA62dB ?*

- Le nombre de personnes impactées est contesté : l'étude d'impact des populations n'est pas complet et n'est pas juste :

- o La piste 32 plus à l'O n'est pas prise en compte dans l'étude (piste 32R, plus avantageuse pour l'étude)
- o Le différentiel de + 25 pour DAUX est totalement incompris et sous-estimé
- o Le hameau ENGARES à Grenade ; Le hameau de Bordevieille à Larra ; Pour Merville le comptage des habitants impactés et non impactés est incompréhensible (survol de l'ouest de Merville nouvellement urbanisé)

Q : *Quelle est la méthode utilisée pour le comptage des populations impactées et sur la gêne sonore ?*

Réponses du SNA-Sud

Le modèle utilisé dans l'étude de la modification des départs FISTO/LACOU en piste 32, comme pour toute étude d'impact de la circulation aérienne réalisée jusqu'alors par la DSNA, est celui développé par la FAA (DGAC américaine) : INM dans sa dernière version (7d).

Utilisé internationalement, INM version 7d est conforme au standard européen exigé en matière de cartographie sonore (Doc. 29). Depuis 2002, il est utilisé par la DGAC pour élaborer les cartographies sonores exigées par la réglementation française notamment dans les domaines de l'urbanisme, l'insonorisation et des études d'impact de la circulation aérienne.

Les principaux constructeurs d'avion renseignent la base de données performances et de bruit avion maintenue par Eurocontrol (base de données ANP) qui est utilisée par INM, garantissant ainsi sa fiabilité.

Depuis mai 2015, la FAA ne fait plus évoluer INM mais un logiciel appelé AEDT (Aviation Environmental Design Tool) intégrant en plus du bruit, la consommation de carburant et les émissions gazeuses. Les principes de calcul de bruit sur AEDT restent proches de ceux d'INM.

La DGAC a donc entamé depuis une étude pour choisir le futur logiciel de remplacement d'INM. Le logiciel IMPACT développé par EUROCONTROL a été récemment choisi (fin septembre 2019) par

la DGAC pour réaliser les futurs PEB/PGS à partir de 2020 permettant aux études en cours avec INM de s'achever. Comme pour AEDT, les principes de calcul restent similaires et les différences de résultat de bruit sont minimes.

Le fait d'avoir utilisé INM dans l'étude des nouveaux départs FISTO/LACOU n'engendre donc pas de distorsion notable par rapport à l'utilisation d'un modèle plus récent (IMPACT ou AEDT).

Le SNA/S a considéré que faire une expérimentation serait un plus pour affiner l'EICA et bénéficier d'un retour d'expérience concret permettant de prendre en compte les éventuels biais de la méthode numérique. Elle a permis en outre d'enrichir et de fiabiliser les données d'entrée en s'appuyant sur du réel. L'expérimentation et l'enquête publique ont permis de sensibiliser le maître d'ouvrage sur l'impact ressenti dans certains quartiers ou hameaux de façon plus précise que le calcul plus global par commune proposé par le modèle.

L'expérimentation n'a pas été accompagnée de relevés de mesures de bruit qui ne figurent pas parmi les informations exigées réglementairement dans une étude d'impact de la circulation aérienne. Ces exigences sont précisées dans un document de la DSNA : Guide méthodologique relatif à la réalisation des études d'impact de la circulation aérienne (EICA). Ce guide précise la méthodologie à suivre et les livrables attendus dans une EICA. Il est cité par l'autorité de surveillance DSAC comme moyen acceptable de mise en conformité à l'arrêté du 4 octobre 2017 relatif à l'établissement des procédures de vol aux instruments au bénéfice des aéronefs évoluant selon les règles applicables à la circulation aérienne générales. Les mesures de bruit ne permettent pas une évaluation de l'exposition globale de la population, mais permettent des examens ponctuels.

C'est cependant un complément intéressant que l'expérimentation et l'enquête publique mettent en évidence et que le SNA/S est prêt à envisager.

Les appareils de mesure de bruit sont de plusieurs types selon leur précision. Les plus précis sont dits de classe 1 répondant à des normes internationales d'appareillage. Les utilisateurs de ces appareils se doivent également de les faire vérifier périodiquement par des laboratoires agréés.

L'utilisation de l'indicateur (NA) et des seuils associés (plus de 65 dB(A) et plus de 25 événements) est conforme aux prescriptions mentionnées dans le guide EICA de la DSNA pour ce type d'étude (niveau complexe). Le guide EICA est validé par l'ACNUSA et figure parmi les pièces diffusées mises à disposition du public lors de l'enquête publique.

Pourquoi 65 dB(A) ? Sachant que la conversation humaine est de l'ordre de 60 dB(A), le seuil de 65 dB(A) a été retenu considérant qu'une exposition sonore supérieure de 5 dB(A) engendre une perturbation objective. Le retour d'expériences passées a démontré que la multiplication des comptages nuit à la lisibilité et à l'interprétation des résultats.

Il est évident que les personnes concernées ne se limitent pas à ceux qui sont inclus dans la courbe à 65dB. On peut se situer sous une empreinte moins élevée et se sentir concerné également. L'utilité de la courbe à 65dB n'est donc pas de dire précisément combien il y a de personnes concernées, mais de faire une comparaison relative entre les expositions sonores générées par des trajectoires différentes, en utilisant la même méthode de calcul.

Le calcul de population à l'intérieur des courbes NA65 se fait sur la base des données IGN et INSEE, disponibles à la date de l'étude.

Le flux principal pris en compte pour l'étude EICA est celui qui passe par BO320, quelle que soit la piste de décollage.

THEME 3 : L'altitude basse des avions

- Les avions volent trop bas sur les habitations. - La dispersion des avions vers l'Est et l'Ouest est d'autant plus mal ressentie, que les avions passent plus bas, car plus chargés.

Q : *Quelles mesures sont appliquées pour éviter de telles situations ?*

- L'expérimentation NADP1 est une excellente initiative, mais ne s'applique que partiellement. Les autres avions décollent comme auparavant et l'impression ressentie par les riverains, c'est que rien ne change par rapport à la situation initiale. L'observation externe qualitative permet de mettre en doute l'application de la procédure

Q : *Pourquoi cette procédure n'est apparemment pas surveillée (>11%)?*

- La procédure NADP1 devrait être appliquée à tous les départs et pas uniquement de manière restreinte pour les FISTO/LACOU (recommandation de l'ACNUSA)

Q : *Pourquoi ne pas appliquer la procédure NADP1 à tous les départs ?*

Réponses du SNA-Sud

La trajectoire LACOU-FISTO objet de cette enquête publique impose aux pilotes l'application de la procédure NADP1. Les résultats de l'expérimentation permettent de constater l'intérêt de cette procédure. Il s'agit d'une nouveauté sur Toulouse-Blagnac.

Les autres trajectoires en vigueur, et notamment les départs vers l'Est et l'Ouest, ne sont pas modifiées par le présent projet et continuent de s'appliquer avec les règles actuelles qui n'imposent pas la procédure NADP1.

A l'avenir, la généralisation de la procédure NADP1 sur les autres départs pourrait faire partie des pistes d'amélioration à étudier pour augmenter les hauteurs de survol. Cette généralisation n'entre pas dans le projet de trajectoire objet de cette enquête publique.

THEME 4 : L'urbanisme

- Les personnes qui se sont installées sur les communes concernées, l'ont fait en connaissance de cause : prise en compte des couloirs aériens, PLU/ PEB et des PGS adaptés à la réalité des nuisances existantes, recherche tranquillité, services de proximité.

- Double peine pour les habitants de Larra et Daux : Avoir payé plus cher le terrain et être sous le couloir aérien

Q : *Pourquoi modifier cet équilibre ?*

- Les modifications de trajectoires FISTO 5Q et LACOU 5Q impactent le PEB et le PGS.

Des cartes prospectives n'ont pas été fournies.

Q : *Qu'en est-il de l'étude d'impact de l'évolution du trafic et des modifications de trajectoires en lien avec le projet, sur les PEB et PGS ? Quelles actualisations sont prévues ?*

- La modification des couloirs FISTO/LACOU entraînent pour les populations nouvellement impactées une dépréciation de leur bien immobilier.

Q : *Quelles compensations ou indemnisations pour cette moins-value ?*

- Le double vitrage n'est parfois pas suffisant, il faudrait un triple vitrage.

- Les doubles vitrages ont été réalisés, pour certains, aux frais des riverains, avant l'accord avec l'ADEME. Ils sont aujourd'hui obsolètes et sont à remplacer.

Q : *Quelles démarches entreprendre et auprès de qui, pour bénéficier d'une aide à l'isolation de son habitation ?*

Réponses du SNA-Sud

La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile, qui gère les aspects PEB/PGS, apporte les réponses suivantes :

La demande de modification des trajectoires émane de l'ACNUSA sur demande de l'association Aussonne Environnement.

Le SNA a présenté ces résultats en CCE et à l'ACNUSA. La CCE a toujours globalement soutenu la mise en place de cette nouvelle procédure, avec des demandes régulières quant à sa mise en place. L'ACNUSA a émis un avis favorable le 6 février 2019.

Les PEB et PGS doivent tenir compte des trajectoires des avions. La procédure étant en enquête publique, il n'est pas possible de modifier le PEB et le PGS en amont, sans connaître le destin des procédures envisagées. La révision d'un PEB est forcément globale, et non simplement liée à une modification de trajectoire. Un travail d'étude du besoin de révision du PEB a été lancé en 2017. Cela inclut notamment les hypothèses de trafic à court, moyen et long termes ce qui nécessite des travaux importants.

Cependant, une simulation du PEB de 2007 avec la substitution de 100% trajectoires FISTO et LACOU en vigueur à l'époque en QFU 32 par les trajectoires objets de l'étude, tout autre élément restant identique par ailleurs, a été réalisé. La modification de la zone C en résultant est assez marginale et concerne Merville et Aussonne. La modification de la zone D, zone d'information, est plus significative, libérant une partie du centre urbanisé de Merville, mais ne rattrape pas le centre urbanisé d'autres communes.

Concernant le volet financier, le seul système prévu par la réglementation est l'aide à l'insonorisation des logements construits à l'extérieur d'un PEB et rattrapés par ce dernier, dans le cadre du PGS. Les démarches sont à entreprendre auprès de l'exploitant aéroportuaire. Tout ceci est expliqué sur le site de l'aéroport :

<http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/environnement/riverains/aide-insonorisation>

THEME 5 : Représentation en CCE

- La commune de DAUX est représentée en commission par une personne de Merville (titulaire). Beaucoup de personnes de Daux voire de Larra, vont jusqu'à évoquer, en la circonstance, un « conflit d'intérêt »
- Sentiment d'inégalité aggravé par la représentation de Daux par une personne de Merville, conseillère municipale et ancienne présidente du SNAM.
- DAUX dispose d'un siège de suppléant, mais la commune n'a pas été associée au processus d'étude et à l'avis de la CCE aboutissant à l'expérimentation FISTO/LACOU en cours.

Larra n'est pas, non plus, représentée.

Q : *Quelles améliorations sont possibles pour une meilleure association des communes non représentées (Daux, Larra...), aux travaux de la CCE Toulouse-Blagnac ?*

Réponses du SNA-Sud

La préfecture préside et gère la CCE. Le secrétariat est assuré par l'exploitant. La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile apporte la précision suivante :

La commune de Daux a eu un siège de suppléant sur toute la période où ce sujet a fait l'objet de présentation en CCE. La personne concernée avait donc accès à l'ensemble des présentations. Un renouvellement de la CCE est prévu au printemps 2020. Il appartiendra au collège des élus de désigner des membres de façon à obtenir la meilleure représentativité possible.

THEME 6 : Information/concertation du public en amont

- Les élus concernés n'ont été officiellement informés qu'après le début de l'expérimentation (réunion du 19/06/2019). Pour l'expérimentation en cours, les habitants n'ont été ni impliqués, ni consultés, ni informés
- Le public n'a pas été concerté ni informé en amont du lancement effectif de l'enquête public (pas de réunions publiques sur DAUX, MERVILLE, LARRA...).

Réponses du SNA-Sud

Bien que la réglementation ne l'exige pas, et malgré les avis favorables déjà décernés par la CCE et l'ACNUSA pour l'expérimentation de cette trajectoire, le SNA/S a organisé une réunion d'information des élus le 19 juin 2019. 30 communes étaient invitées. Cette réunion d'information a permis d'attirer l'attention des élus sur l'expérimentation qui venait de débiter, de recueillir les premiers retours, et de les informer à propos de l'enquête publique qui serait organisée ensuite.

C'est l'enquête publique qui est le vecteur de concertation avec le public sur le projet de trajectoire. Les nombreuses contributions reçues par le commissaire enquêteur aboutiront en effet à un avis qui peut être négatif, ou positif sans ou avec des observations ou des réserves que le SNA/S mettra à profit pour dégager des axes d'amélioration du projet et aboutir à une trajectoire définitive qui corrigera les défauts qui peuvent l'être grâce à la concertation.

THEME 7 : Les départs vers le sud et le sud-ouest Les départs vers l'Est et le sud-Est

- La dispersion des avions vers l'Est et l'Ouest est d'autant plus mal ressentie au niveau sonore, que le trafic a augmenté ces dernières années (compagnies low cost) et que les avions passent plus bas sur des zones urbanisées, car plus chargés (plus de passagers en moyenne, soit +40% de capacité d'emport).
- Les virages sont amorcés trop tôt, les vols sont bas et avec beaucoup de dispersions.

Q : Pourquoi cette grande dispersion des trajectoires à l'est et à l'ouest ?

Q : Y-a-t-il des trajectoires types à respecter pour ces directions ?

- Pourquoi ne pas envisager les changements de direction (après 320°), au-delà de Merville où les avions auront pris plus d'altitude. Par exemple changement vers l'ouest au passage du point BO320. Vers l'est idéalement passage au point BO322 ou à défaut BO320 ;
- Ces recommandations diminueraient la gêne acoustique sur DAUX et Merville (virages à l'ouest et à l'est), ainsi que les futures habitations d'AUSSONNE (des centaines d'habitations prévues dans les zones est et nord-est).

Q : Est-il envisageable d'étudier ces recommandations visant à repousser la bifurcation au-delà de la balise TOU et d'amorcer les virages de façon à éviter de passer à l'aplomb des zones fortement urbanisées (villages DAUX à l'Ouest et MERVILLE à l'Est) ?

Réponses du SNA-Sud

Les départs vers l'Est et l'Ouest ne sont pas modifiés par le présent projet. Elles restent des procédures conventionnelles fondées sur des moyens de radionavigation au sol. Cette technique de navigation est moins précise et génère plus de dispersion que la nouvelle génération de navigation par satellite, implémentée sur les départs FISTO-LACOU.

La création de nouveaux départs satellitaires Est et Ouest constituerait un nouveau projet. Il est possible d'en envisager l'étude, selon les ressources du SNA/S.

THEME 8: Les trajectoires non respectées

Aussonne

- Est-il possible de trouver meilleur équilibre entre les décollages entre le nord (70%) et le sud (30%), notamment par vent nul.
- Les trajectoires droites ne sont pas respectées, cela arrive fréquemment

Larra

- Les pilotent « overshootent » les trajectoires et passent au -dessus de Larra
- Le retour vers la balise BO322 n'est plus systématique puisque l'option LACOU s'affranchit déjà.

Q : Quelles mesures sont prises pour faire respecter les trajectoires prédéfinies, sanctions ?

Merville

- Depuis le 15/10, il n'y a plus de décollages qui passent au fond du jardin 1862 rte de Guinot à Merville, alors que l'on avait + de 40 décollages jour ; Désormais, nous avons les atterrissages..
- A aucun moment nous devrions avoir des avions qui passent sur la zone Peulyaires/Guinot, commune de Merville. Il y a presque 1 km de décalage avec BO320.
- Entre chemin de Mijane et rte de Guénot commune de Merville, il y a 550m de champs, pourquoi passer sur habitations (zone de 200habitants) et sur magasin carrefour.

Q : Quelles explications donner à cela et quelles solutions pour y remédier ?

Q : Les trajectoires des phases d'atterrissage ont-elles été modifiées pendant la période expérimentale et le seront-elles, si projet retenu ?

DAUX

- Pourquoi avoir rapproché les avions de Daux (1,25km), alors qu'ils étaient suffisamment hauts pour ne pas déranger Merville ?
- C'est de plus en plus fréquent que les avions quittent le canal qu'ils doivent emprunter et passent sur la maison (chemin du Ribarot à DAUX)

Q : Pourquoi ce déplacement de 1km et pourquoi cette dérive exponentielle ?

Vols d'essai d'AIRBUS

- Les vols d'essai d'Airbus sont nombreux avec beaucoup de nuisances.
- Les vols d'Airbus semblent échapper à la règle

Q : Les vols d'essai, ont-ils des trajectoires à respecter ?

Réponses du SNA-Sud

Le présent projet provient d'une demande de l'ACNUSA suite à des sollicitations d'associations de riverains pour des raisons environnementales. Le SNA/S a répondu à cette demande en apportant les éléments d'appréciation numériques et fruit du retour d'expérience de l'expérimentation. Les suites à donner dépendront des avis du commissaire enquêteur, de l'ACNUSA, de la CCE et de l'autorité de surveillance.

Les trajectoires au départ sont imposées à tous les vols commerciaux décollant de Blagnac. Les trajectoires reposant sur une navigation satellitaire sont plus précises que celles reposant sur une navigation conventionnelle, s'appuyant sur des balises au sol. Il est donc normal d'observer une certaine dispersion de trajectoires pour ces procédures conventionnelles.

Par ailleurs, pour des raisons de sécurité ou de météo notamment, des aéronefs peuvent être autorisés par le contrôle à sortir de la trajectoire publiée.

En dehors de ces cas, les écarts de trajectoire non autorisés sont détectés par les systèmes radar et font l'objet de procès-verbaux de la part de la DSAC vers l'ACNUSA qui décide des amendes à infliger à la compagnie.

Les communes au nord de Blagnac sont concernées par plusieurs trajectoires de départ selon les destinations des vols. L'enquête publique se concentre sur la trajectoire de départ menant à LACOU et FISTO pour des vols à destination de villes du nord comme Paris, Bruxelles, Londres,... Mais les autres trajectoires vers l'Est ou l'Ouest ne sont pas modifiées et conduisent à des survols qu'il est normal d'observer en dehors de la trajectoire LACOU-FISTO qui a été présentée dans le cadre de

l'enquête publique. Les trajectoires d'arrivées depuis le nord ne sont pas concernées ni modifiées dans le cadre du projet actuel.

Le choix du sens d'utilisation des pistes relève d'une décision multifacteurs du chef de tour. Le vent est un des éléments, mais d'autres facteurs de décisions existent tels que la météo, les moyens radio-navigation disponibles, les voies de circulation au sol ou les travaux en cours...

Certains vols d'essais Airbus effectuent des circuits de piste en régime de vol à vue. Ils décollent et se reposent à Blagnac. Ils ne sont pas tenus de respecter les trajectoires de vol aux instruments.

THEME 9 : Les VOLS DE NUIT

- Vols trop nombreux et très perturbants (5 en moyenne par nuit)
- Améliorations peu envisageables pour AUSSONNE, alors arrêt des vols de nuit

Q : Est-il possible et envisagé sérieusement de tendre vers 0 rapidement, pour les vols « cœur de nuit » ?

Réponses du SNA-Sud

La programmation des vols relève d'accords entre les compagnies aériennes et l'exploitant de l'aéroport, ATB. Elle ne relève pas du SNA/S qui a pour obligation de les prendre en compte.

Le nombre de vols en cœur de nuit est un sujet traité et suivi en CCE ainsi que lors des observatoires cœur de nuit.

THEME 10 : Les risques : Pollution Santé

- L'objectif de limitation de pollution atmosphérique n'est pas atteint et a été minimisé. Il n'y a pas de réduction de l'empreinte écologique :

- o Impact écologique sous-estimé : un A320 se situe à 79t au décollage (93t pour un A321), et non 67t pris en référence dans l'étude, consommation en phase de croisière ;
- o Il y a augmentation plus importante du carburant consommé et des rejets de CO2.
- o C'est scandaleux d'affirmer que 3 aller-retour Paris-Toulouse en A320 ne représentent rien en impact écologique, à l'heure où l'environnement est au cœur de toutes les préoccupations politiques et sociétales.

Q : Quel impact réel avec les vrais chiffres au décollage pour la sur consommation et le CO2 ?

- Les risques liés à une pollution sont de plus en plus intense

- Il y a augmentation du carburant consommé, donc des rejets de particules et de CO2.

Q : Quelles normes et quelles mesures sont prises en matière de prévention sanitaires ?

- L'OMS recommande de réduire les niveaux sonores à moins de 45 dB Lden et 40 dB Lden night (néfaste pour la santé au-delà)

- Il y a inquiétude quant aux répercussions sur la santé et celle des enfants.

Q : Quelles conséquences pour des expositions supérieures à 65 dB et 62 dB ? quelles répercussions sur l'audition et la santé ?

Par ailleurs, ces 65 dB correspondent à quel type de temps ?

Réponses du SNA-Sud

Les deux premières priorités du SNA/S dans la définition des trajectoires sont la sécurité et l'environnement, avant la fluidité. Les deux principales préoccupations environnementales sont le bruit et les émissions de gaz à effet de serre. A basse altitude, elles peuvent être antinomiques, et une priorisation est à faire.

Ainsi, la politique nationale est de privilégier le traitement du bruit à basse altitude, et de s'attacher à la limitation des émissions de CO2 au dessus de 2000 mètres.

L'écart de consommation entre les trajectoires de ce projet se mesure en croisière, car quelque- soit la trajectoire, l'aéronef effectuera un décollage et un atterrissage. L'augmentation de consommation liée à allongement de trajectoire correspond donc bien à une consommation de croisière. Les 3 aller-retour Paris-Toulouse sont à mettre en regard des 51 000 aller-retour par an toutes destinations confondues. Cela représente une augmentation de 0,005%. L'acceptabilité de cette augmentation, au regard du gain en bruit pour les populations survolées, est soumise à l'appréciation des autorités.

Les recommandations de l'OMS, émises en 2018, sont faites sur la base d'un indicateur de bruit (Lden) différent du LAMax (mesure de bruit instantanée utilisée notamment dans le cadre des enquêtes publiques sur les procédures de navigation aérienne) et donc difficilement comparables. C'est au législateur européen de juger de la prise en compte de ces niveaux au regard des justifications portées par l'OMS.

La répercussion des nuisances sonores sur la santé et notamment sur celle des enfants et des personnes fragiles est un point qui mérite bien évidemment une attention particulière et est prise au sérieux par le SNA/S. C'est la raison pour laquelle la prise en compte de l'environnement, dans sa composante exposition au bruit, ainsi que dans sa composante rejet de gaz polluants constitue la seconde priorité de la DSNA après la sécurité, mais avant la fluidité et la capacité du trafic aérien.

Par ailleurs, la DGAC est consciente de l'importance des problématiques de santé publique et se mobilise sur la question des impacts sanitaires du bruit du transport aérien :

- La DGAC fait partie du Comité de Pilotage de l'étude DEBATS (Discussions sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé) qui a commencé en 2012 et devrait s'achever en 2020 et dont les résultats préliminaires sont consultables sur le site <http://www.debats-avions.ifsstar.fr/publications.php>
- Au-delà de l'étude DEBATS, la DGAC travaille en coordination avec l'ensemble des acteurs pour améliorer les connaissances scientifiques sur les impacts sanitaires du transport aérien
- La DGAC travaille par ailleurs à l'amélioration de la prise en compte des impacts sanitaires dans les études d'impacts environnemental des infrastructures aéroportuaires

5- Analyses spécifiques

- Contributions de Daux

Pétition de DAUX complétée par la lettre du 17/10/2019 déposée au registre de DAUX (D79)

- L'expérimentation en cours vise à déporter vers DAUX les deux trajectoires les plus fréquentées piste 32 (décollage vers le nord). L'argument avancé par le SNA-Sud est le délestage de Merville où les personnes impactées seraient plus nombreuses.

1-Un principe injuste et discriminatoire

- Le principe de « délester » une partie de la population qui subit ce trafic, en connaissance de cause depuis des années, aux dépens d'une autre population, n'est pas acceptable. Beaucoup de familles sont venues habiter à DAUX pour ne pas subir ces nuisances.

- La trajectoire existe depuis 15ans et n'a fait l'objet d'aucun réexamen du PEB ou PGS.

- Les plans d'urbanisation et la construction des groupes scolaires à Daux et Merville, ont été décidés selon les trajectoires existantes depuis 15ans et avant l'expérimentation.

- Cette nouvelle procédure ne permet pas d'amélioration en termes d'environnement ou de sécurité

- Les plaintes déposées auprès d'ATB seraient de l'ordre de 600 (100 en 2016).

2- Le bien -fondé des conclusions du dossier d'enquête publique

- Le public ne dispose pas toujours d'un niveau d'expertise suffisant pour juger de la qualité de l'étude d'impact.

- Insuffisances concernant les nuisances des populations nouvellement impactées.

- Conclusion de l'EICA singulière, car n'évoque que la situation de Merville et pas les communes nouvellement impactées.

- Aucune mesure sonore réelle n'a été effectuée avant ou pendant l'expérimentation. Nous estimons l'impact du projet largement sous-estimé, ne prenant pas en compte la globalité de l'accroissement des nuisances sonores. L'étude ne prend pas en compte l'augmentation très significative des avions qui virent à l'ouest et passent au-dessus de DAUX (ouverture d'environ 13 lignes).

-La perception des nuisances, découvertes lors de l'expérimentation en cours, a été soulignée par une grande partie de la population de Daux et de Larra.

Les chiffres annoncés dans l'enquête publique ne reflètent absolument pas la réalité. Le nombre d'habitants de DAUX nouvellement impactés par les avions serait de 25 !

3- Le manque de concertation et d'information préventive des populations nouvellement impactées

- Les communes de DAUX et LARRA n'ont pas été associées à l'analyse du projet et leur avis n'a pas été demandé. Daux a été informé que le 19 juin, soit un mois après le début de l'expérimentation.

- Nous estimons que Daux n'a pas été représentée de manière impartiale en CCE ; La représentante de Merville (conseillère de Merville et présidente du SNAM) représente des intérêts contradictoires et inconciliables, ne pouvant pas servir l'intérêt général.

- Le PEB n'a pas été réexaminé depuis 2012. Il doit être réexaminé tous les 5 ans ou en cas d'augmentation du niveau de bruit.

4- Conclusion

- Les habitants de Daux ressentent une profonde colère et se posent de multiples questions sur : leur qualité de vie, la décote des valeurs immobilières, l'impact de l'augmentation des nuisances sonores sur la santé (l'OMS recommande de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien, à moins de 45 dB Lden).

Analyse de la délibération du conseil municipale de DAUX

25/09/2019

- DAUX subit une gêne sonore depuis longtemps et celle-ci est en croissance suite au plan de croissance de l'aéroport

- Atterrissages nord dans l'alignement des pistes à partir château d'eau de la CCAG : 45 vols/jour entre 6h00 et 12h00. Couloir aérien à moins d'1km des écoles et du village.
- Daux est aussi concernée par les départs Sud. Par ex les vols à destination de Marrakech et tout dernièrement de Montréal survolent désormais le village, sans d'ailleurs que la commune ait été informée.
- Les vols d'essai et d'approvisionnement (Bélouga) survolent eux aussi, depuis toujours Daux.

- La CCE a émis un avis en janvier 2019, sans que la commune de Daux ait été associée et que son avis ait été demandé.

- La démarche engagée est partielle et inadaptée

- La forte croissance du trafic, la création de nouvelles lignes, nécessitent une démarche globale et non la poursuite d'une vision partielle engagée il y a 5ans dans un contexte différent. Il est urgent d'avoir une vision cible, tous flux confondus. A ce titre on ne comprend pas pourquoi il y a deux enquêtes séparées pour le nord et pour le sud.
- Alors que le PEB vient juste d'être approuvé et représente la vision pérenne à 15 ans, la commune de Daux ne comprend pas pourquoi la donne change quelques mois plus tard.

- Les éléments d'analyse de l'impact de la nuisance sonore pour la commune de Daux sont incomplets et sous-estimés.

- Il est évoqué dans le dossier une gêne sonore pour 25 logements supplémentaires. La carte prospective du PEB n'a pas été fournie.
 - Le rapprochement des avions de près d'1km augmente le bruit ressenti. La création d'un « rail aérien » départ fait qu'entre 6h00 et 23h00 la gêne est désormais toujours ressentie par la population.
- A noter que les écoles se trouvent cumuler des survols d'avions vers le sud, la gêne sonore de la totalité des arrivées nord et de l'immense majorité des départs nord et la nuisance annoncée des départs sud.

- Les critères d'analyse pris en compte sont discriminatoires pour Daux ; les règles sont incohérentes

- Le critère de choix établi en relation avec la seule population touchée pourrait conduire à concentrer les nuisances sur quelques lieux qui ont respecté de leur côté une urbanisation raisonnable. Les habitants ont choisi la commune pour son calme, il s'agit là d'une dévalorisation du patrimoine des habitants. et surtout un risque pour la santé.
- Le détournement du trafic nord de son itinéraire naturel le plus court n'est pas appliqué pour les départs sud (Fès, Madrid et maintenant Montréal).

- L'aéroport n'a pas donné les moyens aux habitants de mesurer la réalité de la gêne sonore induite.

- Aucune mesure de bruit avant le lancement de l'expérimentation et pas plus pendant.
- L'analyse des trajectoires (flightradar 24) montre que la gêne est sans commune mesure pour les départs nord depuis le 25 mai.
- Des habitants qui résident à Daux depuis 30ans, sont désormais réveillés dès 6h00 et ne peuvent s'endormir qu'après le dernier vol et ce, malgré un double vitrage.
- Il est indispensable que des points de mesure permanents soient installés.
- La gêne sonore au niveau de Daux a au moins doublé et la récurrence concerne désormais la totalité des jours et les niveaux pourraient dépasser les 65 dB au passage des avions au niveau du groupe scolaire.

- Les avions bruyants sont nombreux, malgré la réglementation.

- Les habitants signalent régulièrement les vols bruyants (A319, A321, B737, Bélouga...), ainsi que les altitudes faibles au survol du village (ex vol Ibéria Madrid de 6h20, le 9 septembre).
 - o Quelle action est menée par l'aéroport pour que la situation s'améliore ?
- Tous les avions ne respectent pas les recommandations mises en avant de prise rapide d'altitude.

- o Quelles mesures sont prévues pour contraindre les compagnies ?

- L'allongement des trajets contrevient aux objectifs de réduction de la consommation de carburant.

- Les trajectoires les plus directes doivent être privilégiées.

En conséquence, la commune de Daux s'oppose à la généralisation des nouvelles trajectoires FISTO/LACOU

Elle demande que:

- o Une étude cible soit réalisée dans les meilleurs délais
- o Son avis soit présenté à la CCE
- o Les survols liés à l'ouverture de nouvelles lignes fassent l'objet d'analyse d'impact et d'une information préalable des communes concernées
- o L'aéroport applique les pénalités prévues pour le bruit généré (à diminuer) des avions de ligne et en vols d'essai.

Réponses du SNA-Sud.

Sans reprendre le détail de toutes les réponses déjà fournies dans les 10 thèmes, le SNA/S apporte les réponses complémentaires suivantes :

Le présent projet correspond à une demande de l'ACNUSA sur sollicitations d'associations de riverains. Le SNA/S répond à cette demande sans rentrer dans le débat sur ce qui est souhaitable ou non. L'expérimentation permet une enquête publique dans un contexte où le changement proposé se perçoit mieux qu'avec un dossier uniquement théorique.

Ces éléments incluent un comptage de population habitants à l'intérieur de l'empreinte sonore à 65dB. Cette méthode permet la comparaison entre plusieurs trajectoires mais ne prétend pas indiquer le nombre de personnes concernées par le bruit. Des personnes extérieures à cette courbe peuvent ressentir une gêne, d'autres ne se sentiront pas gênées, il y a aussi une part subjective dans la perception d'une gêne. La méthode de l'empreinte à 65dB est celle qui est validée par les autorités.

Bien que la réglementation ne l'exige pas, et malgré les avis favorables déjà décernés par la CCE et l'ACNUSA pour l'expérimentation de cette trajectoire, le SNA/S a organisé une réunion d'information des élus de 30 communes le 19 juin 2019. Cette réunion d'information a permis d'attirer l'attention des élus sur l'expérimentation qui venait de débiter, de recueillir les premiers retours, et de les informer à propos de l'enquête publique qui serait organisée ensuite.

C'est l'enquête publique qui est le vecteur de concertation avec le public sur le projet de trajectoire. Les nombreuses contributions reçues par le commissaire enquêteur aboutiront en effet à un avis qui peut être négatif, ou positif sans ou avec des observations ou des réserves que le SNA/S mettra à profit pour dégager des axes d'amélioration du projet et aboutir à une trajectoire définitive.

Les retours de l'enquête publique sur Daux expriment par ailleurs un ressenti négatif important lié aux aéronefs en virage vers l'ouest ou le sud-ouest. Les départs vers l'Est et l'Ouest ne sont pas modifiés par le présent projet. Ils restent fondés sur des procédures conventionnelles s'appuyant sur des moyens de radionavigation au sol. Cette technique de navigation est moins précise que la nouvelle génération de navigation par satellite, implémentée sur les départs FISTO-LACOU.

La création de nouveaux départs ouest, notamment pour les déplacer vers le nord de Daux, mais en les maintenant au sud de Larra et en évitant de nouveaux survols au dessus de communes plus à l'ouest, constituerait un autre projet de trajectoires s'appuyant sur une navigation satellitaire. Il est possible d'en envisager l'étude, selon les ressources du SNA/S.

La demande d'avoir un avis représenté en CCE a été expressément formulée par Daux auprès des services de la préfecture et prise en compte. Le maire de Daux siégeait en CCE du 15 octobre 2019.

-Contributions de Larra :

Lettre au nom du maire de Larra et du conseil municipal adressée à ATB (16/10/2019)

- Nous avons les atterrissages et nous ne voulons pas subir les décollages. Avant la fin de l'enquête publique, nous subissons déjà les désagréments
- Il est prévu une déviation du tracé direct vers le nouveau point BO320, situé au bout du plateau de Merville et face au village de Larra à 3000m.
Il y aura obligatoirement un regroupement du trafic au sud-est du centre du village de Larra, puis dispersion au-dessus. Le retour vers la balise BO322 n'étant plus systématique puisque l'option LACOU s'en affranchi déjà.

- Le trafic aérien va aller au fil des ans en augmentation et Larra va perdre de ses habitants, ceux-ci étant venu pour la tranquillité. Ce qui ne sera plus le cas. Modification prise au sérieux et elle inquiète les Larrassiens.

- Demande que le maire de Larra soit représenté en CCE.

lettre de l'A.P.E.L jointe au registre d'enquête de LARRA

A.P.E.L : Association de Protection de l'Environnement de Larra

Lettre de l'A.P.E.L association créée en 1976

Ce projet est-il fait dans l'intérêt général

- 7 communes sont concernées par l'enquête publique représentant 37719 habitants (source ville data 2019)

1799 habitants bénéficiaires, soit 4% ; Très peu pour justifier la démesure de ce projet.

2 communes profitent de cette amélioration : Merville (99,4%) et Aussonne

Déplacement de faible ampleur géographique qui reporte l'emprise sonore sur d'autres zones urbanisées ou en cours d'urbanisation.

Non ce projet n'est pas fait dans l'intérêt général.

Les objectifs majeurs ne sont pas du tout remplis :

La réduction des nuisances sonores et la limitation de la pollution atmosphérique ... les aspirations légitimes des riverains à une meilleure qualité de vie, phrases citées dans l'avant-propos du dossier d'enquête.

- Il n'y a aucune amélioration globale pour les émissions de CO2 et de NOx. Pour les Larrassiens, c'est le doublement. idem pour la consommation de carburant.

L'étude est profondément fautive

- Aux nuisances stressantes et polluantes des atterrissages par vent du sud, s'ajoutent les grondements et la pollution des décollages par vent du nord. Pas de pause, c'est un véritable problème de santé publique. Des mesures privées indiquent 70/90 décibels pour des décollages.

- On utilise NA65 à 16 km des pistes et la norme tout de même très impactante pour une commune rurale urbanisée (NA 62), n'est pas comptabilisée. Nous n'existons pas dans ce projet et ce n'est pas acceptable.

- On superpose la procédure NADP1 de réduction des bruits au décollage, ce qui est susceptible de brouiller les données perceptibles de ce test.

- La négation des zones urbanisées de Larra, du hameau de Engarres et la sous-évaluation de DAUX, est un moyen factice de démontrer qu'il y a un gain positif (-1799 habitants impactés NA65)

Conclusion

- La trajectoire directe TOU BO322 doit permettre une meilleure application de réduction de bruit au décollage en ne créant pas de virages inutiles. C'est la plus proche d'une bonne gestion de l'environnement et des ressources naturelles.

C'est pour le moment la seule trajectoire légale. Elle ne convient pas à certains Mervillois, c'est dommage, car ils se sont développés en connaissance de cause. Il est stupide pour leur plaisir de renoncer à tous les avantages environnementaux de la trajectoire actuelle.

Réponses du SNA-Sud

Sans reprendre le détail de toutes les réponses déjà fournies dans les 10 thèmes, le SNA/S apporte les réponses complémentaires suivantes :

Le présent projet correspond à une demande de l'ACNUSA sur sollicitations d'associations de riverains. Le SNA/S répond à cette demande sans rentrer dans le débat sur ce qui est souhaitable ou non. L'expérimentation permet une enquête publique dans un contexte où le changement proposé se perçoit mieux qu'avec un dossier uniquement théorique.

Ces éléments incluent un comptage de population habitants à l'intérieur de l'empreinte sonore à 65dB. Cette méthode permet la comparaison entre plusieurs trajectoires mais ne prétend pas indiquer le nombre de personnes concernées par le bruit. Des personnes extérieures à cette courbe peuvent ressentir une gêne, d'autres ne se sentiront pas gênées, il y a aussi une part subjective dans la perception d'une gêne. La méthode de l'empreinte à 65dB est celle qui est validée par les autorités. Cependant, les dossiers disponibles en mairies pour l'enquête publique présentaient également la courbe à 62dB et la commune de Larra a bien été identifiée comme concernée par le projet de trajectoire et donc par l'enquête publique.

L'usage de la procédure NADP1 fait partie intégrante du projet car elle contribue à apporter un gain en terme de réduction des nuisances sonores. C'est un apport positif qu'il aurait été dommage de ne pas la tester également.

Les trajectoires FISTO LACOU étudiées sont communes jusqu'en BO320 puis se scindent en deux, les trajectoires vers FISTO passant par BO322, les trajectoires vers LACOU rejoignant directement ce point situé plus à l'ouest. L'enquête publique met en évidence que cette dernière trajectoire vers LACOU est effectivement plus gênante pour Larra que la première vers FISTO via BO322. Une amélioration du projet pourrait être d'imposer le passage par BO322, y compris pour les trajectoires vers LACOU. Cette modification éloignerait ce flux de Larra et réduirait la gêne sonore. C'est une amélioration que la SNA/S peut étudier.

La demande de Larra d'avoir un représentant en CCE est à formuler auprès de la préfecture.

-Analyse des demandes de la CCNAAT lors du CCE du 15/10/2019

Demandes de la CCNAAT formulées lors de la CCE du 15/10/2019 :

1. Des mesures de bruit avant et après l'évaluation par un organisme indépendant, sur les populations nouvellement impactées
2. Une étude d'impacts sur les PGS et PEB. (L'impact sur le PEB étant majeur, concernant les règles d'urbanisme des communes concernées)
3. Un complément d'étude sur les effets de la procédure moindre bruit NADP1 :
Ce point étant totalement absent du dossier EICA de la DSNA

4. Des mesures de compensations financières pour les riverains voyant leurs conditions de vie dégradées

5. L'évaluation du déplacement du point de divergence (BO322), le plus au nord possible

Le CCNAAT interroge les autorités sur la procédure qui sera mise en application entre la fin de l'Enquête Publique et les étapes suivantes de la procédure d'approbation (vote en CCE et présentation à l'ACNUSA pour avis).

Réponses du SNA-Sud

Sans reprendre le détail de toutes les réponses déjà fournies dans les 10 thèmes, et notamment les éléments sur les mesures de bruit traités dans le thème 2, le SNA/S apporte les réponses complémentaires suivantes :

Bien que cela ne soit pas demandé par la réglementation, le SNA/S a choisi d'effectuer une évaluation de la trajectoire en projet avant l'enquête publique, de façon à ce que celle-ci se déroule avec des éléments plus concrets qu'un dossier théorique. C'est une démarche de transparence qui démontre son intérêt par les retours obtenus et les pistes d'amélioration identifiées.

Les PEB et PGS doivent tenir compte des trajectoires des avions. La procédure étant en enquête publique, il n'est pas possible de modifier le PEB et le PGS en amont, sans connaître le destin des procédures envisagées. La révision d'un PEB est forcément globale, et non simplement liée à une modification de trajectoire. Un travail d'étude du besoin de révision du PEB a été lancé en 2017. Cela inclut notamment les hypothèses de trafic à court, moyen et long termes ce qui nécessite des travaux importants.

Cependant, une simulation du PEB de 2007 avec la substitution de 100% trajectoires FISTO et LACOU en vigueur à l'époque en QFU 32 par les trajectoires objets de l'étude, tout autre élément restant identique par ailleurs, a été réalisée. La modification de la zone C en résultant est assez marginale et concerne Merville et Aussonne. La modification de la zone D, zone d'information, est plus significative, libérant une partie du centre urbanisé de Merville, mais ne rattrape pas le centre urbanisé d'autres communes.

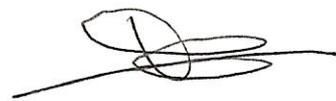
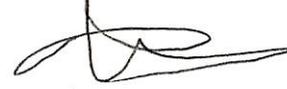
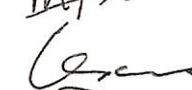
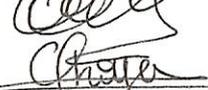
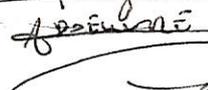
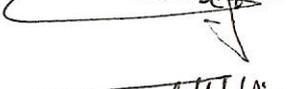
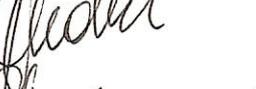
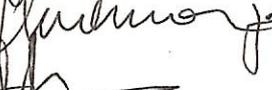
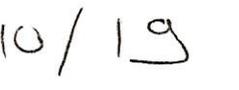
Concernant le volet financier, le seul système prévu par la réglementation est l'aide à l'insonorisation des logements construits à l'extérieur d'un PEB et rattrapés par ce dernier, dans le cadre du PGS. Les démarches sont à entreprendre auprès de l'exploitant aéroportuaire. Tout ceci est expliqué sur le site de l'aéroport :

<http://www.toulouse.aeroport.fr/societe-aeroport/environnement/riverains/aide-insonorisation>

Les effets de la procédure moindre bruit NADP1 font l'objet d'études au travers d'un groupe de travail OPTIBRUIT. Il est dirigé par la Mission Environnement de la DSNA et réunit des constructeurs, des compagnies aériennes et des associations de riverains. Ce groupe a débuté ses travaux en septembre 2019 et devrait les achever fin 2020.

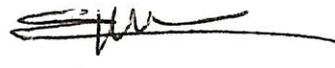
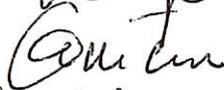
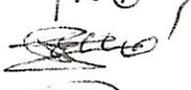
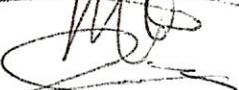
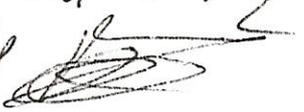
Les éventuels ajustements de trajectoires seront étudiés au vu des conclusions du commissaire enquêteur.

Le SNA/S attend les conclusions de l'enquête publique et envisagera les suites à donner en conséquence.

- | | | | |
|-----|----------------|-------------|--|
| | M. Francis | PIOLET |  |
| | Mme Cathy | PIOLET |  |
| | M. Da Costa | Patricia |  |
| | M. Francesco | Daniel |  |
| MR | DELOUVRIER | Serge |  |
| Mme | DELOUVRIER | Sylvie |  |
| M | MONTTEIL | Arnoud |  |
| Mme | MONTTEIL | Christine |  |
| M | LESCURE | Vincent |  |
| MR | SALUT | Patrick |  |
| M | CAPORTE-FAURET | Olivier |  |
| Mme | CAUQUIL | Marion |  |
| M | DOEUVRE | Antoine |  |
| M | CARD | Jean-Pierre |  |
| M | GENIN | Thibault |  |
| M | ANDRES | Dominique |  |
| Mme | EMAMAYOU | Cyulle |  |
| Mme | YOUZKATUE | Chantal |  |
| Mme | LEROUX | Peggy |  |
| M | SCHOTTE | David |  |

→ NERVILLE

Liste Présents Reunie de Daurp
le 7 / 10 / 19 à 9 H00

| | | | |
|-----------------|-------------|---------------|---|
| M ^{me} | VAISSIERES | Fabienne |  |
| M ^e | VAISSIERES | Stephane |  |
| M | LACOUR | Thomas |  |
| M ^e | CACAGNO | Daniel |  |
| M ^{me} | GARCIA | M.C |  |
| M ^{me} | ZACCARIOTTO | Christelle |  |
| M ^{me} | HOURNAYE | |  |
| M ^e | AFFRE | Jean-Philippe |  |
| M ^{me} | CACHY | Celine |  |
| M ^{me} | SISILANSI | Gyziam |  |
| M | BOULEGUE | Cochic |  |
| M ^e | SSO | Isabel |  |
| M | SSO | Robuek |  |
| M | PRESON | Fredene |  |
| M ^{me} | COMILHICI | Portuge |  |
| M ^{me} | CHAMBON | Aurelie |  |
| M ^{me} | DENOYER | Nadine |  |
| M ^e | BIOUVE | Hubert |  |
| M | CALCAGNO | Roger |  |
| M ^{me} | Dessal | Sophie |  |
| M ^{me} | TREIL | Yolande |  |
| M ^e | BOUDES | Raymond |  |
| M ^e | BOUDES | Denis |  |

Mme Emmanuelle GUERREIRO

M^r Nohamed ELJAZJINI

Claude et Michèle DELONT - Jouvès
les associations de l'APAL de LARRIBA
association de Protection de l'environnement de LARRIBA

M. BALTIERI Benoit

Le Maire Severine

LE MAIRE Julien

M^{me} BIT CHRISTELLE

M^{re} PAICHE-GOBERT Poline

MONSIEUR & MADAME EUGNY

Mme TEYSSIE FLORA

M^{me} Valérie COULET

M. Armand Jean-Frédéric

M^{me} ANNAS Michèle

M^r COULET Raphaël

Mme LACEDANN Brigitte

M^r LACEDANN Peter

M^{me} CHRISTINA VIOR

M^{me} PAILLET Sophie

Mme SANCHEZ Valérie

M^{me} BLANDET Audrey

M^{me} CHANAYON Cyrille

M. SANCHEZ Julianne

MAIRIE DE DAUX**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL**

Nombre de Conseillers :

En exercice : 16

Présents : 13

Votants : 13

L'an deux mille dix-neuf, le premier octobre, le Conseil Municipal de DAUX, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de Monsieur LAGORCE Patrice, Maire.

Date de convocation du Conseil Municipal : le 25 septembre 2019.

Objet

**Enquête publique
trajectoires
FISTO-LACOU**

Délibération
01.10.2019 - 02

PRÉSENTS : BERNARD Denis, BINET-GAUBERT Véronique, BIRELLO Danielle, BIRELLO Jean-Louis, CRUZ Jean-Louis, DELOUVRIER Serge, FORESTIER Christine, GERAUD Yves, GETTO Marie-José, LAGORCE Patrice, LAGORS Thomas, SANCHEZ Sandrine et SANDREAU Claude.

ABSENTS EXCUSÉS : BAUVALET Pascal, DAUSSION Karen et MERCIER Anne-Gaëlle.

SECRETARE DE SÉANCE : FORESTIER Christine.

Monsieur le Maire expose à l'Assemblée qu'une enquête publique est en cours relative à un projet de modification permanente de la circulation aérienne des procédures RNAV (GNSS) FISTO et LACOU en piste 32 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

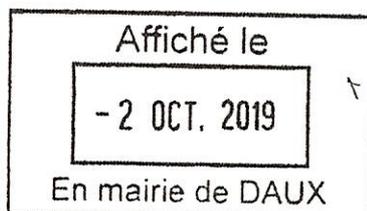
Il présente l'avis ci-annexé au Conseil Municipal.

Après en avoir délibéré et à l'unanimité, le Conseil Municipal

- Approuve l'avis proposé,
- Emet un avis négatif à la généralisation des trajectoires FISTO - LACOU,
- Demande que le principe de précaution soit appliqué face aux bruits persistants générés par le nouveau « rail aérien » entre Daux et Merville.

AINSI FAIT ET DELIBERE EN MAIRIE, LES JOURS, MOIS ET AN QUE DESSUS

Le Maire,
Patrice LAGORCE



Avis de la municipalité de Daux concernant l'évolution des trajectoires des avions Fisto-Lacou

Les nuisances sonores de l'aéroport de Toulouse Blagnac sont une réalité et une préoccupation pour toutes les communes riveraines. Daux est concernée par le PEB de l'aéroport depuis de longues années. La gêne sonore, déjà présente pour les arrivées par le Nord et les vols d'essais, a dernièrement augmenté du fait de la croissance volontariste du trafic aéroportuaire mais surtout, depuis le 25 mai, à cause de l'expérimentation de nouvelles trajectoires Fisto-Lacou. Nous allons détailler la position de la municipalité de Daux.

Daux subit une gêne sonore depuis longtemps et celle-ci est en croissance suite au plan de développement de l'aéroport.

La commune de Daux subit des nuisances sonores depuis toujours pour les atterrissages Nord qui sont effectuées dans l'alignement des pistes à partir du château d'eau de la CCAG situé sur la commune de Daux. Cela représente environ 45 vols pour les journées de références analysées par la commune entre 6 heures du matin et 12h. La fréquence la plus forte est d'un avion toutes les 3 mn voire moins. Le couloir aérien est situé à moins d'un km des écoles et du village.

La commune de DAUX est aussi concernée par les départs Sud. Depuis un an la création de nouvelles destinations, par exemple, en 2019, les vols à destination de Marrakech et tout dernièrement de Montréal survolent désormais notre village sans d'ailleurs que nous n'en ayons été informés au préalable.

Les vols d'essai ou d'approvisionnement (Beluga) survolent eux aussi depuis toujours la commune, souvent bruyamment.

Des actions ont été engagées par plusieurs associations de riverains dont Aussonne environnement en 2014. Des raisons de sécurité ont conduit au maintien de la balise d'aviation civile d'Aussonne. Néanmoins la poursuite de l'étude de nouvelles trajectoires a été réalisée par le SNA.

La commission consultative a émis un avis en janvier 2019 sans que la commune de Daux ait été associée. La commune de DAUX est représentée à la commission en tant que suppléant, les deux communes de Daux et de Merville disposant d'un siège, le représentant titulaire étant celui de la commune de Merville. La commune de Daux n'a pas été associée à l'analyse du projet de modification des trajectoires et son avis n'a pas été demandé.

La démarche engagée est partielle et inadaptée de notre point de vue.

La forte croissance du trafic, la création de nouvelles lignes (passage de 7,5 à 9 M de passagers entre 2014 et 2017), la multiplicité des nouvelles lignes, nécessitent de notre point de vue une démarche globale et non la poursuite d'une vision partielle engagée il y a 5 ans dans un contexte entièrement différent en termes de nombre de lignes et de nombre de passagers. Il y a urgence à avoir une vision cible, tous flux confondus. On ne comprend pas dans ce cadre la raison pour laquelle la modification départ Sud et départ Nord font l'objet de deux enquêtes publiques séparées.

La vision prospective est indispensable.

Le plan de développement volontariste de l'aéroport de Toulouse Blagnac, nécessite une approche globale, une discussion de l'impact environnemental fondée sur une approche sous tous les aspects (nombre, intensité sonore, récurrence, saisons, vent dominant, ...).

Alors que le PEB vient juste d'être approuvé et représente la vision pérenne à 15 ans, la commune de Daux ne comprend pas pourquoi la donne change quelques mois plus tard.

Les éléments d'analyse de l'impact de la nuisance sonore pour la commune de DAUX sont incomplets et sous-estimés de notre point de vue.

Le dossier présenté aux élus le 19 juin par la DGAC, évoque une gêne sonore liée au nombre de vols de 25 logements supplémentaires de DAUX.

Malgré mes demandes la carte prospective du PEB n'a pas été fournie.

Par ailleurs le rapprochement des avions de près d'un km augmente le bruit ressenti, ce bruit étant amplifié par le fait que les vols sont en phase d'ascension et de plus amorcent un virage pour certains d'entre eux, lorsqu'ils sont à hauteur du village de DAUX; la persistance de la gêne consécutive à la création d'un « rail aérien » départ fait qu'entre 6h du matin et 11h du soir la gêne est désormais

ressentie par une grande partie de la population, tous les jours, quel que soit le vent dominant. Il est avéré que la récurrence de la gêne sonore a un impact sur la santé des habitants. Rappelons que les écoles se trouvent cumuler des survols d'avions vers le Sud, la gêne sonore pour l'immense majorité des départs Nord, la totalité des arrivées Nord et la nuisance annoncée des départs Sud qui lorsqu'ils gagneront le Nord survolent aujourd'hui à nouveau la commune.

Les critères d'analyse pris en compte sont discriminatoires pour la commune de Daux ; les règles sont incohérentes

Le critère de choix établi en relation avec la seule population touchée pourrait conduire à concentrer les nuisances sur quelques lieux qui ont respecté de leur côté une urbanisation raisonnable.

Hormis pour les départs Sud la contrainte d'amélioration de la sécurité n'est pas évoquée.

Par ailleurs les habitants de Daux ont choisi cette commune pour son calme. Il s'agit donc là d'une dévalorisation du patrimoine des habitants, un risque pour le développement et l'attractivité de la commune et surtout un risque pour leur santé.

Le détournement du trafic Nord de son itinéraire naturel le plus court n'est pas appliqué pour les départs Sud qui survolent désormais en maints endroits notre village (Fès, Madrid et maintenant Montréal).

La commune de DAUX serait-elle sacrifiée ?

Que seront les nouvelles règles quand un nouveau palier de trafic sera atteint ? Le déplacement imprévisible des couloirs et l'absence de lisibilité des règles ne sont pas admissibles au moment où par ailleurs le développement du pôle secondaire du Scot Nord que constitue la commune de Daux est demandé autour du village.

L'aéroport n'a pas donné les moyens aux habitants de mesurer la réalité de la gêne sonore induite

Il n'a été communiqué aucune mesure de bruit avant le lancement de l'expérimentation. Nous n'en avons pas eu non plus pendant. L'analyse des trajectoires (fligfradar24) montre que la gêne est sans commune mesure pour les départs Nord depuis le 25 mai, qu'elle a augmenté pour les départs Sud et qu'elle reste au même niveau pour les arrivées Nord, sans parler du survol en retour mis en place pour les départs Sud qui rajoute un impact sonore supplémentaire.

Des habitants qui demeurent depuis plus de 30 ans dans le village sont désormais réveillés, malgré le double vitrage, dès 6 heures du matin et ne peuvent s'endormir qu'après le dernier vol de 23h.

Comme la municipalité le déplorait dans son courrier à l'aéroport dès le 24 juin la gêne est importante, persistante et intolérable.

De nombreux habitants ont signalé les vols bruyants et demandé des informations sans avoir encore reçu les éléments en réponse à ce jour.

Il est indispensable de notre point de vue que des points de mesure permanents soient installés ; la municipalité a été conduite à demander à l'aéroport des mesures de bruit au niveau des écoles qui, bien que prévus, ne sont pas encore réalisées. Plusieurs riverains se sont dotés de sonomètres pour évaluer l'impact sonore des vols.

D'après notre analyse, compte tenu du nombre de jours où les vents dominants conduisent à un départ Nord, la gêne sonore au niveau de Daux a au moins doublé et la récurrence concerne désormais la totalité des jours, la totalité de la journée et le niveau pourrait dépasser les 65 dB au passage des avions au niveau du groupe scolaire.

Les avions bruyants sont nombreux malgré la réglementation

Les habitants signalent régulièrement les vols bruyants (A319, A321, B737, Beluga, ...) ainsi que les altitudes faibles au survol du village (par exemple le 9 septembre survol du village par le vol Iberia de Madrid à 6h20). Quelle action est menée par l'aéroport pour que la situation s'améliore ? Tous les vols ne respectent pas non plus les recommandations mises en avant de prise rapide d'altitude : quelles mesures sont prévues pour contraindre les compagnies ?



L'allongement des trajets contrevient aux objectifs de réduction de la consommation de carburant

Dans le cadre de la maîtrise de la consommation en énergie les trajectoires les plus directes doivent être privilégiées. L'allongement des trajectoires ne peut pas se faire au cas par cas.

En résumé la commune de Daux conteste l'exhaustivité de la mesure d'impact présentée dans le dossier d'enquête, déplore l'absence de mesures réelles du bruit, constate que la mesure de l'impact de la modification des départs Fisto-Lacou ne serait qu'une mesure partielle dans une perspective qui reste floue de la situation à 15 ans et serait donc inadaptée à la problématique posée par l'accroissement général et rapide du trafic aérien.

Par ailleurs la commune de Daux constate une gêne sonore importante, récurrente, brutale et préjudiciable, ayant un impact sur la santé des habitants de la commune.

En conséquence la commune de Daux s'oppose à la généralisation des nouvelles trajectoires Fisto-Lacou et réserve sa position sur la prochaine enquête publique annoncée (départ Sud).

Elle demande qu'une étude cible soit réalisée dans les meilleurs délais pour que les territoires puissent se projeter et que la qualité de vie des habitants de Daux et des autres communes soit préservée.

Elle demande que son avis soit présenté à la commission consultative de l'aéroport.

Elle demande que les survols liés à l'ouverture de nouvelles lignes fassent l'objet d'analyse d'impact et d'une information préalable des communes concernées.

Elle demande une diminution du niveau de bruit généré par les avions de ligne et les avions en vols d'essai et que l'aéroport applique les pénalités prévues.

Elle demande que son développement en tant que pôle secondaire du Scot soit préservé.



Aide et contact

Bernard
Espace client

Mobiles et forfaits

Internet

Packs Internet + Mobile

Maison

TV et divertissement

Banque

News

PUBLICITE

accueil

mail

sms / mms

boîtes vocales

mes contacts

agenda

Le Cloud

laubary.bernard@orange.fr : Vous avez 173 message(s) dont 11 non lu(s)

mes préférences | aide

actualiser

écrire un message

Rechercher...

dans les mails

- reçus (11)
- envoyés
- brouillons (19)
- indésirables (9)
- corbeille (124)
- mes dossiers [gérer](#)
- acemp 9 3 1...
- Achat credit...
- Achat immobi...
- Adresse éle... (16)
- Afysier espag...
- Alemany
- Anniversaire...
- Assur GMF Me...
- Assur Merced...
- Audouard syn...
- axa
- axa siniclio (3)
- Axasinist se...
- CAMIEG MUTIE...
- canal+
- CA Ostric (3)
- CBM
- CDAF
- Cetelem
- chammet
- champagne (3)
- CHAULET LUCI...
- CNCE ACEMIP
- commissaire ...
- CR CA ACEMIP
- CR CE MP JON...
- Dauriac
- DECES dELAP...
- deces delapo...
- Décès Hoffma...
- delaporte be...
- dictons cale...
- Dreal auto g...
- driaselec
- EDF eNGIE
- Enquête poin...
- EP Blagnac
- EP- PLU Tara...
- EP Sabena
- EP Saint-Bé...
- EP Sécheress...
- EP singlard
- EP St Martor... (2)
- FACEBOOK
- fnos le lien
- formation AC...
- Gabaldon esp...
- Gabiot tract...
- GMF
- Gontiers J e...

boîte de réception

lire un message

Précédent message 53 sur 173 Suivant

répondre

transférer

traiter comme indésirable

déplacer vers

supprimer

Imprimer

de "Sophie FERRASSE" <sophie.ferrasse@aviation-civile.gouv.fr>

à "Laubary Bernard" <laubary.bernard@orange.fr>

cc "ROMBY Isabelle DGAC/DSAC-S" <isabelle.romby@aviation-civile.gouv.fr> ;

"DSAC-S-Environnement-Id" <dsacsud-environnement@aviation-civile.gouv.fr> ;

"GROSSI Philippe DGAC/SNA-S" <philippe.grossi@aviation-civile.gouv.fr> ;

"LASSERRE Philippe DGAC/SNA-S" <philippe.lasserre@aviation-civile.gouv.fr> ;

"BAUTHIAN Valerie - 31 HAUTE-GARONNE/PREFECTURE/SPMI/POLE AMENAGEMENT DURABLE" <valerie.bauthian@haute-garonne.gouv.fr>

date 24/10/19 14:57

objet Re: Délai enquête publique E19000096/ 31

ajouter à mes contacts

créer une alerte SMS

voir l'en-tête complet

Bonjour,

Suite à votre demande, conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement et avec l'avis favorable du SNA Sud, le délai supplémentaire demandé vous est accordé.

Bien cordialement
Sophie FERRASSE

Tel : 05.67.22.91.29

sophie.ferrasse@aviation-civile.gouv.fr

dsacsud-environnement@aviation-civile.gouv.fr



DSAC/Sud
Subdivision Développement Durable
Allée Saint-Exupéry
BP 60100
31703 BLAGNAC

Le 21/10/2019 à 15:55, Laubary Bernard a écrit :

Re-bonjour Mme Ferrasse,

Comme évoqué lors de notre entretien téléphonique de ce jour, Je vous demande un délai pour la remise du PV de synthèse et du rapport. Compte tenu, de la date de réception des registres (21/10/2019 au soir), du nombre très important de dépositions à analyser par un seul commissaire enquêteur (pas de commission d'enquête et absence de registre électronique) et des vacances de Toussaint du 19 octobre au 4 novembre 2019, je vous demande un délai supplémentaire de 10 jours pour la remise du PV de synthèse et du rapport. Cela suppose la remise du PV de synthèse au plus tard le 05/11/2019 et du rapport et des concussions le 28/11/2019. Merci de votre réponse.

Bien cordialement

Bernard LAUBARY

marquer comme non lu