

Communiqué

Toulouse le 21 octobre 2021

Mercredi 20 octobre 2021 : la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac mise en échec devant le tabou du « couvre-feu » nocturne

Après un marathon de 5h 45 de débats animés, les membres de la CCE de l'aéroport de Toulouse se sont séparés sans réussir à mettre en place les groupes de travail sur le prochain Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) et ont buté sur le tabou de « la possibilité d'une mise à l'étude d'un couvre-feu ».

En préambule de la réunion, les membres de la CCE se sont étonnés d'avoir découvert dans la presse le lancement « d'Etats Généraux de l'aéroport » ; les associations ont demandé au secrétaire général de la préfecture la participation de représentants des 3 collèges (élus, professionnels du secteur et associations) qui la composent au Comité de Pilotage de ce centre de réflexion sur l'avenir de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Monsieur Olagnon examinera la demande, ce qui ne nous donne aucune garantie de l'obtenir.

L'ordre du jour a été abordé avec un vote **contre les changements de trajectoires** ayant fait l'objet des expérimentations très contestées au nord de notre agglomération. Les arguments ayant abouti à ce vote, sont les contestations des conditions de l'expérimentation et l'injustice du fait de « devenir riverain d'aéroport », c'est-à-dire voir ses conditions de vie se dégrader, sans la possibilité de se défendre correctement. Pour le CCNAAT, c'est dans le cadre de l'Approche Equilibrée, promise par la préfecture en décembre 2019 et qui tarde à se mettre en place, qu'une solution doit être trouvée avec toutes les Mairies et tous les habitants du secteur pour réduire globalement les niveaux de bruit au nord de l'agglomération.

La suite de la séance consacrée au bilan du PPBE précédent a mis en évidence la très forte augmentation du nombre de personnes impactées par le bruit nocturne (22h-06h) et l'extension des zones de bruit pendant le « Cœur de nuit » (00h-06h) sur la ville de Toulouse¹.

Mais c'est sur les solutions et le contenu du futur PPBE que la tension est montée d'un cran : pour les associations de riverains, au vu des constats sur le PPBE 2012-2017, il doit être clairement stipulé que le cahier des charges de l'Etude d'Impact par l'Approche Equilibrée (EIAE) contiendra la possibilité d'étudier des restrictions du trafic nocturne allant jusqu'à un couvre-feu et cette possibilité doit être écrite au PPBE comme ce fut récemment le cas pour la plateforme de Nantes².

Or la DGAC et la préfecture ont mis leur veto aux discussions sur les mesures de restriction qui seront proposées à l'EIAE et à la création d'un groupe de travail sur ce sujet, malgré la demande formelle des tous les représentants des associations de riverains, du ceux du conseil départemental et de certains membres de Toulouse Métropole. L'ensemble des membres de la CCE étant bien informé que les mesures de restriction sont « de dernier recours » et ne seront étudiées que si les autres mesures n'ont pas permis d'atteindre les objectifs de réduction du bruit rétablissant un environnement nocturne vivable pour les riverains de l'aéroport.

Le CCNAAT s'interroge ouvertement sur « qui » fait si peur à la DGAC et ferait courir un risque juridique sur le seul fait qu'une étude d'un couvre-feu soit proposée. Il est vrai que les actions récentes du secteur aérien contre les états peuvent impressionner : La compagnie Ryan Air a attaqué en justice les aides des états européens pendant le COVID, des gestionnaires d'aéroport demandent des compensations pour des décisions de restrictions liées au COVID (Chili) ou les lobbys des aéroports (UAF et ACI) demandent l'annulation des restrictions prises pour lutter contre le réchauffement climatique suite à la Convention citoyenne (France)

Pour le CCNAAT entre santé des populations et risque d'une action juridique des lobbys aériens, l'Etat ne peut pas choisir de sacrifier les riverains d'aéroport sans **analyse de toutes les options**.

Contacts : Chantal Beer-Demander 06 25 43 22 33

Jérôme Favrel : 07 67 35 58 14

¹ [Contribution du CCNAAT](#) (distribuée en début de séance, le CCNAAT n'ayant eu droit à aucune projection)

² [PPBE 2020-2024 Nantes Atlantiques](#) – page 90 – copie en annexe ci-dessous

5.2.1.4 ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2020-2024

Intitulé de l'action R1 :

Réalisation d'une étude d'approche équilibrée concernant la mise en œuvre d'un couvre-feu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h

Objectifs et enjeux :

L'objectif de cette mesure est de protéger les riverains de l'aéroport et les populations survolées contre le bruit en cœur de nuit ainsi qu'en soirée.

Description de la mesure :

Dans le respect du règlement (UE) n°598/2014, l'État a lancé une étude d'approche équilibrée dans l'objectif d'étudier les impacts de nouvelles restrictions visant à résoudre le problème de bruit identifié en raison des vols de nuit, et en particulier d'une interdiction de programmer des vols la nuit, entre minuit et 6h du matin, et d'une interdiction de circuler pour les avions les plus bruyants (marge acoustique inférieure à 13 EPNdB) de 22h00 à 6h du matin.

Indicateur(s) :

Publication d'un nouvel arrêté portant restrictions d'exploitation.
Entrée en vigueur de cet arrêté.

Échéances :

L'étude sera réalisée fin 2020 / début 2021
Les conclusions de cette étude pourront entrer en vigueur avant la fin de l'année 2021.

Porteurs :

L'État est le porteur de cette mesure.

Autres acteurs concernés :

Les compagnies aériennes qui opèrent à Nantes-Atlantique, le concessionnaire de l'aéroport, les riverains et les populations survolées qui seront les bénéficiaires directs de cette mesure.

Financement et coût :

Le coût économique global de la mesure sera évalué dans le cadre de l'étude d'approche équilibrée.

Impact(s) estimé(s) :

Les impacts feront l'objet de l'étude d'approche équilibrée.
L'étude permettra la mise en œuvre des restrictions les plus adaptées.