

Toulouse le 27 septembre 2024

Communiqué

Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) Pas de période de repos garantie pendant la nuit, mais seulement une diminution des vols entre minuit et six heures

Monsieur le Préfet a annoncé aujourd'hui 27 septembre des mesures concernant les restrictions des vols entre minuit et 6h : **il n'y aura pas de plage de repos** à la différence de Nantes, Bâle Mulhouse, Strasbourg, Beauvais, Orly ou Francfort ; cruelle déception !

Pas de surprise, le cabinet CGX, sous-traitant du service de l'aviation civile, chargé de l'étude a déroulé rapidement les cinq scénarios et a exposé un coût astronomique pour les deux scénarii incluant un réel couvre-feu (3 et 4). Une présentation socio-économique faisant peu de cas du coût social du bruit sur la santé (par une éventuelle diminution des vols) des populations survolées mais expliquant, à force de **valeurs dépassant les 100 millions d'euros, les pertes de dépenses des visiteurs pour notre territoire qu'impliquerait une interdiction d'atterrissage après minuit des avions en retard !**

Dans le monde merveilleux de l'aéronautique, le coût des avions en retard n'est pas supportable par les compagnies, même quand c'est dû à leur propre organisation ! Toujours dans ce même monde merveilleux, la fermeture d'un aéroport entre minuit et six heures n'entraîne pas une adaptation des horaires des vols mais une disparition pure et simple des passagers !

En résumé pour le scénario 2bis privilégié par la préfecture, on obtient :

- Une interdiction des départs programmés (23h-06h) et des arrivées programmées (23h30-06h), mais le maintien du vol Chronopost de 3h du matin ... qui est bien un vol programmé
- Une interdiction des décollages entre minuit et 6h
- Un quota de 400 vols qui seraient autorisés à atterrir après minuit. Pourquoi un quota de 400, l'aéroport de Beauvais a un quota de 25 vols ? Et comment est-il défini ? Les explications du directeur de la DGAC/DSAC sont restées si alambiquées et floues que nous n'avons pas compris.

En faisant le compte, avec les vols de fret maintenus (270), le quota (400) et les vols sanitaires, gouvernementaux ou simplement « prévus » ce sont plus de 800 vols maintenus en cœur de nuit, sans aucune ambition de baisser ce chiffre.

Mais ce n'est pas tout, car le scénario 2bis prévoit en 2029 près de **8300 vols sur la nuit complète** contre 7300 en 2023, c'est à dire **une augmentation de 14%**, et ce scénario prétend faire passer la population impactée par des niveaux de décibels trop élevés, de 10 884 à 8 266, soit une diminution de 24%.

⇒ Un vrai miracle, possible sur le papier en optimisant la flotte d'avions et les trajectoires utilisées dans les outils de modélisation mais totalement illusoire dans la pratique. Nous maintenons qu'en l'absence de contrôle du nombre de vols sur la nuit complète, il sera impossible de faire baisser l'impact.

Nous avons perdu quinze ans sur l'instauration d'un couvre-feu en cœur de nuit en faisant confiance aux promesses de mesures qui se sont révélées inefficaces, et aujourd'hui nous n'avons guère plus de garanties qu'en 2010.

Contacts :

Chantal Beer-Demander : 06 25 43 22 33

Jérôme Favrel : 07 67 35 58 14