

Toulouse le 8 novembre 2024

A Madame Agnès Pannier-Runacher
Ministre de la transition écologique
Hôtel de Roquelaure
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Objet : Anomalies constatées dans l'EIAE pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Madame la Ministre,

Selon les explications de la Préfecture de Haute-Garonne, le dossier des arbitrages concernant les restrictions applicables au trafic aérien nocturne pour la plate-forme de Toulouse-Blagnac suite à l'EIAE se trouve entre vos mains, ainsi qu'entre celles du ministre des transports à qui nous adressons ce courrier également.

Nous tenons à vous faire part des très fortes réserves de notre collectif sur la qualité et la solidité juridiques du dossier qui va vous être présenté, dont voici une synthèse de nos critiques :

1. A la date d'expédition de ce courrier, seuls les éléments de la présentation en préfecture du 27/09 ont été rendus publics. Ni le dossier complet, ni la synthèse non technique n'ont été rendu publics et la Préfecture nous a affirmé lors d'un entretien le 23/10, ne pas en disposer. Nous comprenons donc que l'Autorité Indépendante (la Préfecture), n'a disposé que des avis de la DGAC et de son sous-traitant CGX pour prendre ses propres arbitrages.
2. La DGAC et CGX ont des intérêts directement liés avec ceux des acteurs du transports aériens et ne peuvent en aucun cas être qualifiés d'acteurs indépendants. Le Conseil d'État a refusé le rôle d'Autorité Indépendante à la DGAC dans son arrêt du 5 avril 2022.
3. La DGAC et CGX n'ont aucune qualification particulière pour les études économiques et au contraire leurs liens avec le secteur constituent un biais évident, et par ailleurs, la DGAC a explicitement proposé dans le cahier des charges des EIAE d'utiliser les méthodes proposées par ACI Europe (syndicat des aéroports). Sur ce point, notre collectif a demandé en vain depuis le début de l'EIAE la communication des méthodes d'évaluations économiques communiquées par CGX à la DGAC en réponse à l'appel d'offres.
4. Les impacts économiques pour les scénarios impliquant un réel couvre-feu (scénarios 4 et 5) sont caricaturaux et prennent pour des réalités les menaces de certaines compagnies de quitter la plate-forme (l'interdiction des vols en retard entre 250 et 600 vols selon les estimations entraîneraient la suppression de 15647 à 26471 vols soit un coefficient multiplicateur de 25 à 100 !
5. La première étude du couvre-feu datant de 2010 et les mesures mises en place alors ayant échoué, nous avons contesté dès le début de l'EIAE l'utilisation de la seule année 2029 comme année de référence et nous avons obtenu de la Préfecture de Haute-Garonne un engagement sur l'étude d'un jalon intermédiaire avec l'année 2026. Les résultats pour 2026 ont été annoncés pendant la présentation du 27/09 comme étant dans le dossier complet ... dossier toujours indisponible à ce jour.
6. Les indicateurs de santé HA et HSD sont volontairement tronqués en ignorant des secteurs de bruit sur lesquels l'impact est estimé entre 10 et 20% de la population (voir le courrier de l'UFCNA au ministère de la santé du 5 Novembre dernier en copie en annexe).
7. Les conclusions de l'EIAE présentées le 27/09 ne se basent que sur des projections pour l'année 2029 ce qui donne une marge d'erreur très importante sur les modernisations de flottes.

8. L'efficacité des mesures contenues dans le PPBE 2018-2023 (O3-O4-O5) n'est absolument pas démontrée. Ces mesures qui n'ont pas été soumises à l'avis (vote) de la CCE, annoncées comme « mises en place » depuis le mois d'avril sont aujourd'hui prévues pour une entrée en vigueur au plus tôt dans les derniers jours de 2024. Nous rappelons qu'en 2010, dans le cadre de la précédente étude du couvre-feu, la mesure de même nature consistant à utiliser le « contre-QFU en cœur de nuit », présentée par la DGAC comme la « solution miracle » pour réduire le bruit dans les zones les plus peuplées a simplement été abandonnée et jugée dangereuse par le Service de la Navigation Aérienne.
9. Nous avons noté que la présentation du 27/09 présente des courbes de bruit en NA75 (nombre de vols au-dessus de 75dB en pointe), c'est la première fois que nous voyons cet indicateur qui ne considère que les zones de bruit avec plus de 5 survols à plus de 75dB. De façon habituelle et pour les autres plates-formes dont Orly, ce sont les courbes NA70 qui sont présentées. Qu'est-ce qui vaut ce traitement particulier pour les riverains de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ?

Concernant le scénario « 2bis » privilégié par la Préfecture de Haute-Garonne, il est également très flou et nécessite des adaptations :

- La notion de « vol d'intérêt public » attribué au vol de fret opéré pour Chronopost n'existe pas dans la réglementation et ne permet pas de créer d'exception juridiquement solide. Nous comprenons que la DGAC va essayer de trouver une astuce pour exempter des restrictions. Pour notre collectif, cela créera une nouvelle faiblesse juridique qui sera exploitée par d'autres opérateurs de fret.
- La notion de quota existe pour l'aéroport de Beauvais mais à une tout autre échelle (25 atterrissages alors que 400 sont envisagés pour Toulouse). Nous demandons que s'il y a quota, le volume soit faible, géré de manière totalement transparente et que les avions concernés soient soumis à des limites exigeantes en matière de bruit émis (pas en marge d'EPNdB).
- Le scénario passe sous silence les cas des avions « non programmés », catégorie dans laquelle on trouve les vols de jets privés, des vols charter et d'autres vols prévus « au dernier moment ». Cette catégorie n'étant pas prise en compte elle constitue un fort potentiel de dérives.
- Le niveau de restriction en matière de bruit à 13 EPNdB n'a aucune ambition, il ne marque aucun progrès pour la période 00h-06h et signe un progrès extrêmement limité sur la période 22h-00h. Ce choix d'un seuil en marge d'EPNdB et non en niveau de bruit (comme conseillé par l'ACNUSA) est un marqueur évident de scénarios construits par et pour le secteur aérien. Nous rappelons que depuis janvier 2018 tous les nouveaux modèles d'avion doivent respecter une marge de 17 EPNdB. L'aéroport de Toulouse-Blagnac se positionne pour accueillir tous les vieux avions, même pendant la nuit et trône en modèle d'aéroport du passé.
- Nous rappelons que pour supprimer les survols au décollage après minuit, il faut interdire les départs du point de stationnement après 23h45.

Avant de prendre vos décisions, nous vous demandons :

- de garantir l'accès complet au dossier de l'EIAE aux parties prenantes
- de faire contrôler par une entité indépendante du secteur aérien les hypothèses et études économiques
- d'entendre nos arguments pour aboutir à des choix de restrictions basées sur un panorama complet et équilibré de la situation
- de rencontrer les parties prenantes associatives de Toulouse, gage d'ouverture avant la prise de décision sur l'arrêté ministériel.

Nous vous prions de croire, Madame la Ministre, à l'expression de notre considération distinguée.

La présidente

