

Consultation du public concernant le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de l'aérodrome de Toulouse Blagnac pour les années 2018-2023

Le secteur du transport aérien français est pleinement conscient de ses responsabilités environnementales et cherche, sur l'ensemble de ses activités, à limiter ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que le bruit engendré par ses opérations. Le transport aérien vivant la plus grave crise économique de son histoire, il est important de veiller à permettre une transition intelligente et lissée sur le temps afin de ne pas déstabiliser un secteur déjà très fragilisé.

INTRODUCTION

La CSTA se réjouit du vote positif qu'a obtenu ce projet de PPBE lors de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de Toulouse Blagnac du 01/03/2022. Ce vote favorable aux mesures proposées par le PPBE permettra d'améliorer sensiblement les conditions de vies autour de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il est le choix ambitieux du développement technologique et de la stabilité économique pour le territoire de Toulouse.

De nombreux chantiers technologiques au sein des compagnies aériennes, constructeurs et aéroports sont actuellement en cours afin de rendre le transport aérien plus durable et il est particulièrement important d'obtenir le soutien de toutes les institutions.

C'est pourquoi, la CSTA donne un avis favorable à ce projet de PPBE, avec quelques commentaires présentés ci-après.

ACTIONS DE TYPE S A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023

Mesure S1, relative à la nouvelle classification des groupes acoustiques

L'arrêté modifiant la classification des aéronefs en groupe acoustique a été publié en septembre 2021, répartissant de manière différente les aéronefs dans les groupes. Il est cependant important de s'assurer que cette nouvelle classification n'entraîne pas une hausse de la TNSA au niveau global sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

Mesure S2, relative à la maîtrise des vols de nuit

La FNAM soutient l'engagement de l'aéroport de Toulouse Blagnac (ATB) de souhaiter, dans la mesure du possible et dans les limites d'optimisations atteignables, de limiter le nombre de vols en cœur de nuit. La proposition de permettre un suivi du nombre de vols est juste et transparente. Elle permettra de partager une vision objective et statistique sur ces vols.

Mesure S3, relative à la limitation des vols de nuit Airbus

Si nous encourageons dans la mesure du possible la limitation des vols en cœur de nuit de la part d'Airbus et ATI, nous souhaitons attirer l'attention sur le fait qu'il est important que celle-ci ne retarde pas le calendrier industriel des constructeurs qui représentent une part importante du tissu économique de la région.

ACTIONS DE TYPE P01 A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023

Mesure P01 à P04

Favorable – Pas de commentaire.

Mesure P04, relative au programme d'aide à l'insonorisation des logements

Les compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Toulouse Blagnac par l'intermédiaire de la TNSA financent en partie les aménagements d'isolation sonore des habitations. La CSTA attire l'attention sur le fait qu'une telle taxe pour améliorer la vie des habitants au regard des nuisances sonores n'existe que pour le transport aérien et montre la préoccupation constante des compagnies aériennes envers les conditions de vie des riverains.

Mesure P05 à P07 :

Pas de commentaire.

Mesure O1, relative à l'utilisation des inverseurs de poussée

Si la CSTA est favorable à limiter l'utilisation des inverseurs de poussée lorsque la sécurité n'est pas compromise, afin de diminuer les nuisances sonores proches de l'aéroport, elle tient cependant à rappeler qu'il faut que cela reste une recommandation, et non pas une obligation.

Par ailleurs, une limitation stricte dans le temps et non différenciée serait ici contre-productive. Les futures générations d'avions seront équipées de moteurs moins bruyant d'une part, et seront équipées d'inverseurs de poussées à grilles, bien plus efficaces et moins bruyants que les inverseurs à portes ou à trappes utilisés sur les modèles de précédentes générations. L'utilisation de ces derniers pourrait être très intéressante dans la mesure où cela réduirait les émissions de particules fines dues à la friction des disques de freins carbone et réduirait de ce fait la fréquence des cycles de remplacement et de maintenance des avions pour les compagnies aériennes.

Mesure O2, relative à la limitation d'utilisation des APU

Les compagnies aériennes sont dépendantes de leurs système APU en raison de l'approvisionnement du conditionnement d'air. Afin de limiter encore leurs utilisation, la CSTA encourage l'aéroport de Toulouse Blagnac à s'équiper en plus des prises 400hz d'équipements auxiliaires ou via les passerelles de système de conditionnement d'air.

Mesures O3, O4 et O5, relatives aux choix d'utilisation de piste en nuit complète

La CSTA encourage toute mesure permettant d'établir un choix de piste approprié. Néanmoins le fait de décoller sur une piste plus lointaine aura pour effet d'augmenter les temps de roulage et donc de démultiplier les émissions. Ces mesures ne devront-êtré applicables uniquement en cœur de nuit.

Mesure O6 : Bretelle Fast Exit

La CSTA est favorable à cette mesure qui en plus de réduire le bruit réduira les temps de roulage et par conséquent les émissions sur la plateforme.

Mesure O7, relative au scénarii de NADP sur les départs face au Nord-Ouest

Les compagnies aériennes sont favorables aux procédures NADP lorsque le cadre le permet. Néanmoins nous pensons, dans la mesure du possible et en fonction de la tenue des objectifs de réduction sonore, qu'il convient d'effectuer une distinction entre le jour et la nuit pour le suivi des procédures NADP 1 et 2. Si la procédure NADP 1 permet de réduire plus fortement le bruit, elle engendre également une plus forte consommation et par conséquent de plus fortes émissions de CO2. Dans la mesure du possible il ne faudrait la privilégier que durant la nuit.

Mesure O8, relative à la consultation des riverains en cas de changement de procédure

De manière générale il est toujours préférable de concerter l'ensemble des acteurs avant une modification. Néanmoins dans ce cas précis nous voudrions alerter sur la complexité de mise en œuvre de telle concertation. Le secteur aéronautique par sa rigueur est un secteur comportant déjà beaucoup d'inertie et de résistance au changement. Rajouter de tel impératifs pourrait venir ralentir les plans d'amélioration lancés par les acteurs du transport aérien . Nous comptons donc sur la bonne mise en œuvre de la part de la DGAC ainsi qu'une bonne intelligence de la part des riverains afin de limiter les blocage et les temps de mise en place d'éventuelles nouvelles procédures.

Mesure O9, relative à l'étude de procédures et trajectoires SUD

La CSTA est favorable au lancement d'une étude du même type que l'étude « Optibruit » d'Orly et souhaite y être intégrée.

Mesure O10, relative à la création d'une procédure environnementale QFU 32

Même commentaire que mesure O7.

Mesure O11, relative à la création d'un VPE

La CSTA n'est pas contre la création de volumes de protection environnementaux, tant qu'ils sont bien définis et qu'il reste bien clair que les pilotes peuvent sortir des VPE pour des raisons de sécurité (météo, turbulence, ...). Si ces VPE sont mis en place, il faudra faire une campagne de communication importante auprès des pilotes. De plus, il serait souhaitable que les contrôleurs aériens informent les pilotes lorsqu'ils sortent du VPE, pour limiter la gêne sonore pour les habitants.

ACTIONS DE TYPE C A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023

Mesures C1 à C6

Favorable – Pas de commentaire.

Mesure C7, relative à l'organisation d'une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et les chefs pilotes.

La CSTA et ses compagnies adhérentes sont favorables à cette mesure qui permettra aux pilotes de mieux appréhender les enjeux et les attentes en termes de réduction de bruit.

ACTIONS DE TYPE R A ENGAGER POUR LA PERIODE 2018-2023

Mesure R1, relative à la réalisation d'une étude d'impact pour l'introduction de restrictions d'exploitation, selon l'approche équilibrée (EIAE).

La CSTA tient à rappeler que l'étude pour éventuellement créer de nouvelles restrictions d'exploitation est le quatrième pilier de l'étude d'approche équilibrée et selon le règlement (UE) 598/2014 « ne doit être appliquée que si la combinaison actuelle des mesures d'atténuation du bruit ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés en matière de réduction du bruit, compte tenu du développement prévu de l'aéroport. » La CSTA s'inquiète de l'usage fait des études d'approche équilibrée ces derniers mois en France. Compte tenu des bénéfices des actions de type S, P et O à la fois déjà engagées et annoncées, il n'apparaît pas totalement justifié à la CSTA d'envisager le lancement d'une étude d'approche équilibrée sur l'aérodrome de Toulouse Blagnac pour créer de nouvelles restrictions d'exploitation avant d'avoir étudié les impacts des mesures des autres piliers.