



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## CONSULTATION DU PUBLIC CONCERNANT LE PROJET DE PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'AÉRODROME DE TOULOUSE-BLAGNAC

Synthèse de la consultation du public

**PUBLICATION : XXXX 2022**

# Table des matières

<b>01</b>	<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>02</b>	<b>DIAGNOSTIC.....</b>	<b>6</b>
<b>03</b>	<b>LES ACTIONS DU PPBE.....</b>	<b>10</b>
3.1	S - RÉDUCTION À LA SOURCE.....	12
3.2	P - PLANIFICATION DES SOLS.....	12
3.3	O – MESURES OPÉRATIONNELLES ET PROCÉDURES DE VOL.....	16
3.4	R – RESTRICTIONS D’EXPLOITATION.....	23
3.5	C – COMMUNICATION ET INFORMATION.....	25
3.6	A - AUTRES.....	29
<b>04</b>	<b>LES MODALITÉS DE CONSULTATION.....</b>	<b>30</b>
<b>05</b>	<b>SUJETS HORS CHAMP DU PPBE.....</b>	<b>32</b>
<b>06</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>33</b>



# 01 Introduction

## Contexte de la consultation

La réglementation prévoit qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est élaboré pour chaque plateforme aéroportuaire recevant plus de 50 000 mouvements annuels. Ayant accueilli 103 842 mouvements en 2017, l'aérodrome de Toulouse-Blagnac est soumis à l'obligation de disposer d'un PPBE, en application de l'arrêté du 24 avril 2018 fixant la liste des aérodromes mentionnés à l'article R. 112-5 du code de l'urbanisme.

Le PPBE est élaboré et publié tous les cinq ans ou en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés par les cartes stratégiques de bruit (CSB). Il répond à trois objectifs :

- prévenir le bruit dans l'environnement et gérer les effets du bruit, ainsi que les éventuels problèmes de bruit, en particulier en évaluant le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit défini et en recensant les mesures prévues pour maîtriser les nuisances ;
- réduire les niveaux de bruit générés par les activités aériennes, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine ;
- préserver la qualité de l'environnement sonore.

Les CSB utilisées pour élaborer ce projet de PPBE sont annexées à celui-ci et reposent, d'une part, pour la situation de court terme, sur le trafic 2017 et, d'autre part, pour la situation de long terme, sur les hypothèses du plan d'exposition au bruit (PEB) approuvé le 21 août 2007.

Le projet de PPBE de l'aérodrome de Toulouse - Blagnac pour la période 2018-2023 dresse ainsi un bilan des actions déjà engagées de 2012 à 2017, notamment dans le cadre du PPBE de 2013, mais aussi, plus globalement, sur les dix dernières années. Pour la période 2018-2023, il établit une liste de nouvelles actions qui seront mises en œuvre pour maîtriser les nuisances sonores et limiter la gêne sonore ressentie par les riverains.

Ce projet de PPBE a fait l'objet d'une présentation devant la Commission consultative de l'environnement (CCE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, le 1er mars 2022. Conformément à l'article R. 572-9 du code de l'environnement, ce projet de plan a été mis à la disposition du public pour une durée de deux mois, soit du 23 mars au 23 mai 2022, afin que chacun puisse faire part de ses observations.

**La présente synthèse vise à exposer les résultats de cette consultation du public et la suite qui leur a été donnée**, en application de l'article R.572-11 du code de l'environnement, notamment.

Après prise en compte des résultats de cette consultation et publication de son bilan, le projet de PPBE pourra être approuvé par arrêté préfectoral.

## Méthodologie d'analyse

- Les contributions déposées sur le site dédié ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées.
- Si une même contribution a été déposée par une même personne, le même jour et à la même heure, la contribution a été considérée comme un doublon. Elle n'a pas été prise en compte dans le traitement quantitatif.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques et différentes mesures prévues par le plan. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

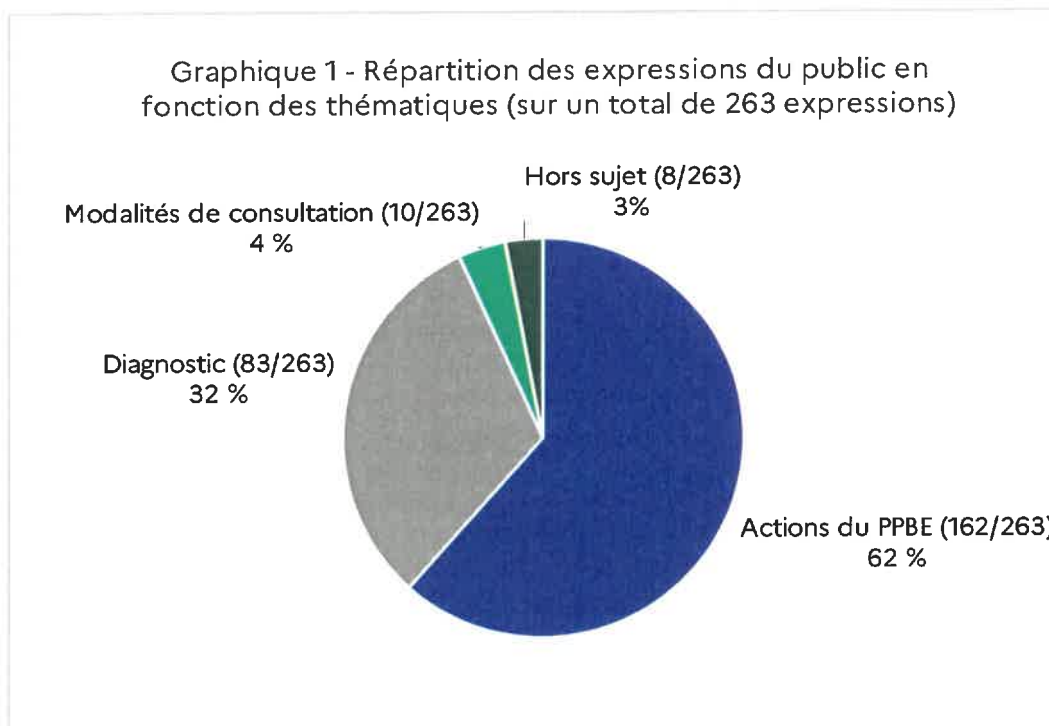
## Les chiffres de la participation

- 150 contributions ont été déposées sur la plateforme de la consultation du public, parmi lesquelles 28 doublons ont été retirés des calculs ;
- 1 contribution écrite a été déposée dans les registres disponibles à la préfecture.
- **Ainsi, au total, 123 contributions sont traitées dans la présente synthèse.**

Comme indiqué dans la méthodologie, certaines contributions ont abordé plusieurs thématiques. Ainsi, les 123 contributions recensent finalement **263 expressions**. C'est l'ensemble de ces expressions du public qui a été classé en fonction du type de commentaire et qui fait l'objet de la présente restitution.

Parmi ces expressions, certaines sont des avis, d'autres des questions. Seules neuf expressions sont des questions.

L'ensemble des expressions du public a également été classé en fonction des thématiques abordées dans le PPBE. Leur répartition est présentée dans le graphique 1.

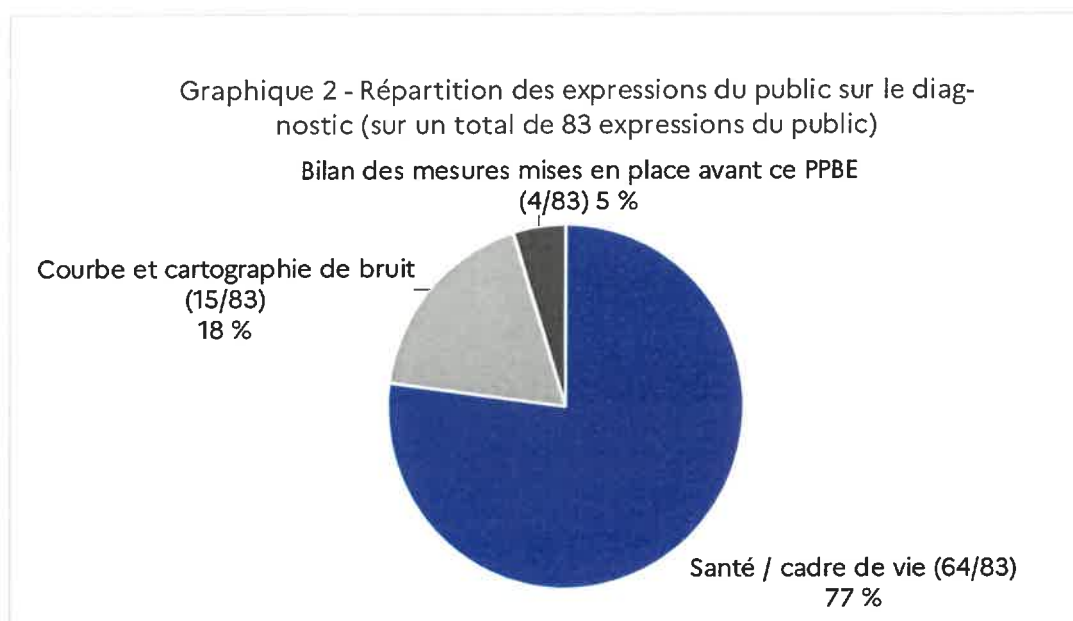


## Éléments sur le profil des répondants

Sur l'ensemble des contributeurs, 36 ont précisé leur statut de riverain. 6 répondants ont mentionné s'exprimer au nom d'une association, 2 en tant qu'acteurs économiques et 6 en tant qu'élus ou représentants d'une collectivité territoriale.

Au total, 45 participants ont mentionné leur lieu de résidence ou d'activité. 9 contributeurs résident à Toulouse, 9 à Tournefeuille, 7 à Daux, 6 à Saint-Martin-du-Touch, 3 à Aussonne, 3 à Larra, 3 à Plaisance-du-Touch, 1 à Cugnaux, 1 à Castanet-Tolosan, 1 à Blagnac, 1 à Ramonville-Saint-Agne et 1 à Vieille-Toulouse.

## 02 Diagnostic



### Santé et cadre de vie

64 contributeurs résidant à proximité de la plateforme abordent les nuisances sonores entraînées par les survols fréquents et leur impact sur leur vie quotidienne. La gêne sonore est particulièrement ressentie la nuit, tôt le matin et les week-ends, lorsque les habitants sont à leur domicile.

Plusieurs contributeurs partagent le sentiment d'avoir vécu une augmentation des nuisances sonores depuis plusieurs années, corrélée à l'augmentation du nombre journalier de survols, à une baisse de l'altitude des appareils et à l'expérimentation de nouvelles trajectoires. Des riverains mentionnent la période de la pandémie pendant laquelle le trafic aérien était fortement réduit. Ils évoquent ce moment comme une parenthèse de tranquillité. En ce sens, quelques participants estiment avoir acquis une propriété en acceptant un certain seuil de nuisances liées à l'aviation mais que ce seuil a largement été franchi depuis.

Plusieurs répondants partagent leurs inquiétudes concernant les conséquences du bruit sur leur santé physique et mentale. De ce fait, les participants invitent les pouvoirs publics à prendre la juste mesure des nuisances subies par les riverains et d'œuvrer au retour d'un niveau de trafic antérieur aux expérimentations.

Enfin, deux collectivités insistent, quant à elles, sur les retombées économiques de l'aéroport et la nécessité de conjuguer développement économique, préservation de la santé des riverains et développement durable.

### **Comment les impacts sanitaires sont-ils pris en compte ?**

Réponse des services de l'État

La réduction des nuisances générées par l'activité du transport aérien est une préoccupation constante des acteurs du secteur. L'objectif du plan de prévention du bruit dans l'environnement consiste justement à mieux évaluer les nuisances sonores subies par les riverains pour ensuite proposer les mesures les plus adaptées pour les réduire.

En matière d'impact du bruit sur la santé, il a été décidé d'appliquer les dispositions de la directive européenne 2002/30/CE qui impose aux États membres de mettre en place, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2012, une évaluation de l'impact sur la santé de deux types de pathologies liées au bruit aérien : la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil. Des relations dites « dose-effet » permettent de calculer la proportion de personnes affectées par l'une de ces deux pathologies au sein d'une population, sans toutefois tenir compte des mesures qui sont prises pour réduire les nuisances sonores (mesures d'isolation phonique des bâtiments, notamment). Le PPBE soumis à consultation comporte donc une évaluation des effets nuisibles du bruit sur les riverains.

Les services de l'État sont fortement conscients des enjeux de santé publique et prennent très au sérieux les effets sanitaires résultant de l'exposition au bruit des avions.

Afin d'aider à mieux comprendre ces effets, le programme DEBATS (« Discussion sur les Effets du Bruit des Aéronefs Touchant la Santé »), premier programme français de grande ampleur, a été lancé dès 2012, en lien avec l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA), les directions générales de la santé (DGS) et de la prévention des risques (DGPR) et l'Université Gustave Eiffel (anciennement IFFSTAR), qui ont produit les études. Les études ont été menées notamment autour de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

Le programme, aujourd'hui terminé, a permis de faire avancer les connaissances sur les effets du bruit sur la santé et a conduit à de nombreuses publications sur le sujet. D'autres publications vont suivre. Le niveau de preuve est actuellement suffisant pour confirmer le rôle du bruit aérien dans la survenue de la gêne et des perturbations du sommeil.

### **De nouvelles trajectoires d'approche sont-elles en cours d'expérimentation ?**

Réponse des services de l'État

Aucune nouvelle trajectoire d'approche (concernant les aéronefs à destination de Toulouse-Blagnac) n'est en cours d'expérimentation. En dehors du trafic « aviation légère » et de certains vols répondant aux règles du vol à vue, tous les vols commerciaux sont sur les trajectoires de vol dites « aux instruments », stables depuis des décennies et prévoyant un alignement dans l'axe des pistes assez éloigné de l'aérodrome.

NB : Les expérimentations sur les trajectoires au départ de la plateforme de Toulouse-Blagnac, entamées en 2019, sont traitées par ailleurs dans ce document.

### **Courbes et cartographies de bruit**

Quinze participants s'expriment sur les cartographies de bruit. De façon générale, ces contributeurs estiment que les cartes d'exposition au bruit et les niveaux de bruit associés ne sont pas représentatifs de la gêne sonore ressentie par les riverains. Certains contributeurs souhaitent la prise en compte des valeurs préconisées par l'OMS.



Ils émettent alors plusieurs critiques concernant les cartes présentées et regrettent :

- que les cartes soient fondées sur des estimations datées de 2017, alors que « *des changements ont eu lieu dans les procédures de décollage et ne sont pas pris en compte* ». Les évolutions liées aux expérimentations de trajectoires des dernières années sont notamment citées ;
- qu'elles s'appuient sur des trajectoires moyennes ne prenant pas en considération la réalité des vols qui sont pour beaucoup hors des trajectoires officielles ;
- qu'elles ne prennent pas en compte certains indicateurs ayant une influence sur le bruit ressenti, notamment le profil vertical, les configurations des aéronefs (position des volets, type et ancienneté des motorisations) ou encore les conditions météorologiques (vent, température) ;
- que les chiffres prennent en compte les nuisances cumulées de l'aéroport et de la plateforme de Francazal.

De ce fait, plusieurs participants déplorent que certaines communes n'apparaissent pas sur ces cartes et que leurs habitants ne puissent donc pas bénéficier des aides associées. Les communes de Daux, Plaisance-du-Touch, Portet-sur-Garonne et le quartier de Pouvoirville à Toulouse sont notamment cités.

**Comment les cartographies de bruit (modalités, indicateurs...) sont-elles réalisées ? Quels critères sont pris en compte pour en définir le périmètre ?**

Réponse des services de l'État :

Le périmètre des cartes stratégiques relève de l'application de la réglementation européenne (en particulier la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement), transposée en droit français, qui conduit, par modélisation, à définir des courbes de bruit par aéroport sur la base des indicateurs prévus réglementairement.

Concernant les niveaux de Lden et Ln à prendre en compte :

Pour la réalisation des cartes stratégiques du bruit présentées dans ce projet de PPBE, les indicateurs utilisés sont le Lden et Ln et les valeurs limites retenues pour le transport aérien sont Lden55 et Ln 50 avec des courbes de 5 en 5. Il s'agit des valeurs limites les plus basses parmi celles prévues par la réglementation européenne (par comparaison, pour le ferroviaire, les valeurs limites utilisées sont le Lden73 et le Ln65). De plus, jusque-là, la valeur du Ln n'était pas fixée réglementairement mais la valeur communément retenue dans les PPBE d'aéroport français était déjà le Ln 50. Cette valeur vient d'être confirmée réglementairement par l'adoption de l'arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En octobre 2018, l'OMS a publié un rapport intitulé « Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne ». Ce rapport préconise la révision des valeurs limites de bruit au-delà desquelles il est recommandé de prendre des mesures complémentaires pour réduire l'exposition au bruit. Les seuils proposés pour le bruit aérien sont relativement bas : Lden 45 dB (A) en journée et Ln 40 dB (A) la nuit contre, respectivement, 55 dB (A) et 50 dB (A).

Or, appliquer cette révision aux CSB supposerait une modification de la directive européenne. De plus, elle présente des obstacles techniques puisqu'à ce niveau de bruit, la modélisation de l'impact du bruit comporte un niveau élevé d'incertitude.

Ces seuils proposés par l'OMS n'ont donc pas de valeur réglementaire. En effet, c'est la directive européenne 2002/49/CE qui continue de déterminer les valeurs limites à partir desquelles les États membres doivent lutter contre le bruit. Ainsi, les cartographies stratégiques du bruit présentées dans le PPBE ont été réalisées conformément à la réglementation en vigueur.



#### Concernant le choix des indicateurs utilisés :

La directive n°2002/49/CE définit un cadre harmonisé pour l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement concernant tous les modes de transport au niveau européen. Cette directive impose notamment l'utilisation des indicateurs de bruit Lden et Lnight pour l'élaboration des CSB.

L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée (6h-18h) en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) (+ 5 dB(A)) et durant la nuit (22h-6h) (+10 dB(A)) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes. L'élaboration spécifique de cartes avec l'indicateur Lnight permet, quant à elle, de préciser l'évaluation de l'environnement sonore pendant la période nocturne, le Lnight correspondant à la composante « nuit » (22h-6h) du Lden.

Cette directive prévoit également l'utilisation d'indicateurs de bruit supplémentaires en complément des Lden et Lnight, comme les indicateurs de bruit événementiels. Les indicateurs dits « événementiels » visent à traduire ce qu'on appelle les « pics de bruit ». Par exemple, l'indicateur NA (number above) décompte le nombre d'événements sonores dont l'intensité maximale atteint ou dépasse un certain niveau.

Les riverains ont accès, à travers les rapports trimestriels et annuels produits par l'exploitant Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB), aux mesures relatives aux événements de bruit.

Cependant, à ce jour, aucun indicateur événementiel ne fait l'objet d'une validation de nature réglementaire pour son utilisation dans les documents de référence tels que les CSB et le PPBE. Des discussions sont en cours au sein du Conseil National du Bruit, auquel participe notamment la DGAC, pour définir les indicateurs de bruit supplémentaires qui pourraient servir de référence dans l'évaluation de l'environnement sonore autour des aéroports.

#### **Bilan des actions menées sur la période 2012-2017**

Le bilan des actions menées sur la période précédente est évoqué par quatre contributeurs. Ils partagent l'avis selon lequel le bilan présenté atteste de l'échec du précédent PPBE qui n'a pas permis « de maintenir l'augmentation des pollutions sonores, ni de limiter la gêne sonore subie par les riverains ».

Ils regrettent tout particulièrement, sur cette période, l'augmentation :

- des « nuisances sonores imputables aux vols de nuit qui ont augmenté dans une proportion extrêmement forte (+73%) » ;
- du « nombre de personnes vivant dans des habitations soumises à un niveau Ln supérieur ou égal à 50 (passant de 8 424 à 14 760) » ;
- du nombre de plaintes déposées par les riverains, « passé d'une centaine en 2015 à plus de 2 300 en 2017 ».

#### **Bilan des actions 2012-2017**

Réponse des services de l'État

Ce sont, entre autres, ces points particuliers du bilan du PPBE précédent qui ont conduit à la définition des objectifs et, par voie de conséquence, des actions de ce nouveau PPBE.

## 03 Les actions du PPBE

### Généralités sur les actions prévues par le PPBE

Quatre contributeurs s'expriment de façon générale sur l'ensemble du PPBE, sans citer une catégorie d'actions spécifique.

Trois d'entre eux estiment que le plan dans son ensemble n'est pas suffisamment ambitieux pour répondre aux objectifs de réduction des nuisances sonores. Ils regrettent que les actions présentées soient « *limitées et très peu contraignantes* ». Ils en appellent à la mise en place d'actions fortes, encadrant davantage le trafic, la nuit comme le jour, et allant au-delà des engagements volontaires, afin d'atteindre les objectifs de diminution des nuisances, en particulier celui du « *retour à un comptage de population soumis à des nuisances sonores nocturnes imputables au trafic aérien égal à celui de 2007* ».

Un contributeur, représentant les acteurs du secteur du fret express, se dit, quant à lui, satisfait du plan dans son ensemble mais alerte toutefois sur la nécessaire prise en considération de l'impact de certaines mesures sur les activités économiques attachées à la plateforme.

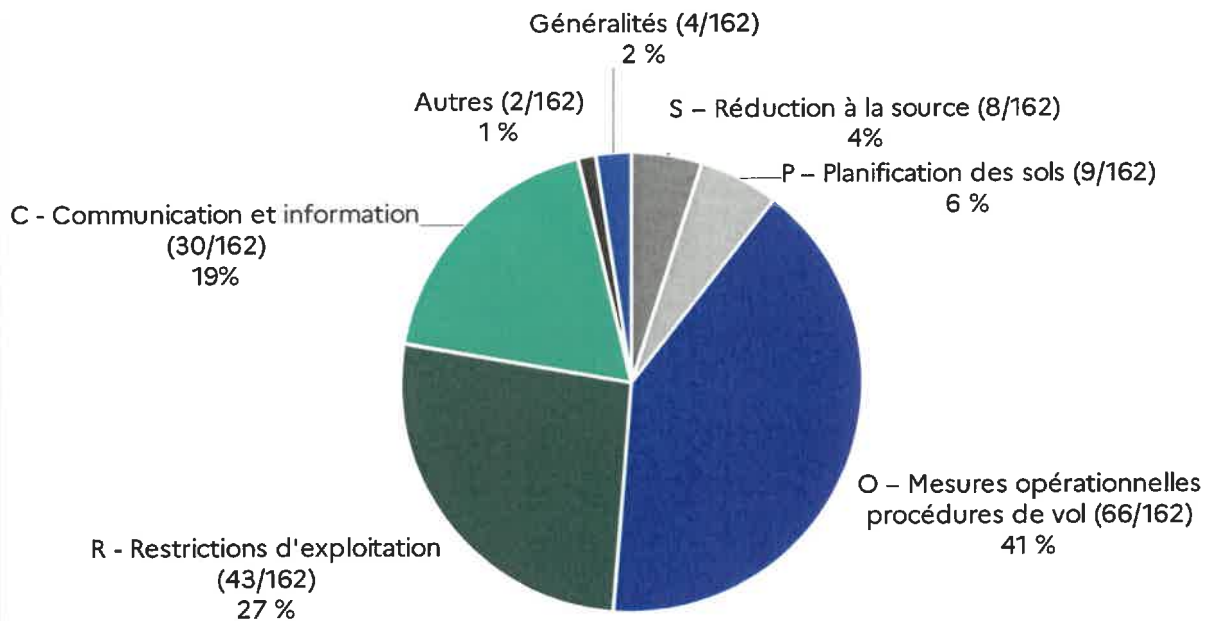
### Sur les actions prévues par le PPBE

De nombreux contributeurs citent spécifiquement certaines actions du PPBE. Ces différentes actions sont réparties entre six catégories ou « piliers » :

- S : mesures pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;
- P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;
- O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;
- R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;
- C : communication/formation/information/études ;
- A : tous les autres types de mesures qui ne rentrent pas dans les catégories précédentes.

**Le graphique suivant présente la répartition des expressions du public entre ces différentes catégories d'actions.**

Graphique 3 - Répartition des expressions du public sur les catégories d'actions du PPBE (sur un total de 162 expressions du public)



## 3.1 S - Réduction à la source

La catégorie S portant sur les actions visant à réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) a fait l'objet de huit contributions.

### Éléments généraux sur la catégorie S – Réduction à la source

Trois participants s'expriment de façon générale sur cette catégorie d'actions. Ils se félicitent des efforts réalisés par les compagnies pour renouveler leurs flottes, ainsi que de ceux entrepris par les constructeurs pour concevoir des avions moins bruyants.

#### **Action S1 - Prendre en compte la refonte de la classification en groupes acoustiques qui sert au calcul de la TNSA et à la modulation de la redevance d'atterrissage mise en œuvre par ATB**

Cette action est mentionnée par deux contributeurs, tous deux représentants des acteurs du fret express. Ces participants estiment que la nouvelle modulation proposée est particulièrement ambitieuse et pénalise fortement les opérateurs de fret express. Pour plus de clarté, il est proposé d'intégrer au texte du PPBE « *une table présentant la nouvelle classification à côté de l'ancienne* ». Un de ces acteurs se demande si cette action, jugée particulièrement restrictive, ne devrait pas être mentionnée dans la catégorie R dédiée aux restrictions.

De plus, ces deux participants souhaitent que cette action n'entraîne pas de hausse de la redevance d'atterrissage au niveau global sur la plateforme de Toulouse-Blagnac.

#### **Action S2 - Poursuivre l'engagement d'ATB de maîtriser les vols en cœur de nuit**

Deux contributeurs s'expriment sur les vols en cœur de nuit, en particulier ceux liés au fret. Ils se disent favorables à ce que les données relatives aux activités nocturnes de fret sur la plateforme soient communiquées de façon transparente au public. Selon eux, « *cela permettra de partager une vision objective et statistique sur ces vols* ».

#### **Action S3 - Poursuivre l'engagement d'Airbus de maîtriser les vols dits de livraison, les vols d'essai et les vols d'ATI en cœur de nuit**

Seul un contributeur s'est exprimé sur cette action. Il se dit favorable à la limitation des vols en cœur de nuit mais souhaite que cette mesure « *ne retarde pas le calendrier industriel des constructeurs qui représentent une part importante du tissu économique de la région* ».

#### **Les actions de type S**

Réponse des services de l'État :

Les objectifs concernant la réduction du bruit à la source sont d'encourager et de tracer l'amélioration de la flotte, mais aussi de faire en sorte qu'il y ait une maîtrise des vols sur les plages horaires les plus critiques (notamment le cœur de nuit, soit de minuit à 6 heures).

Le suivi du renouvellement de la flotte, donc le suivi, d'une part, de l'intégration d'aéronefs de dernière génération dans les flottes des compagnies et, d'autre part, du retrait d'aéronefs plus anciens, pourra s'effectuer au travers de l'action C03, intitulée « Suivre annuellement l'évolution de la flotte fréquentant la plateforme ».

Mesure S1 :

La nouvelle modulation des taxes et redevances permet, en effet, de plus discriminer entre les différentes générations d'aéronefs, et ainsi de redonner de l'efficacité aux mesures incitatives liées à la performance acoustique des appareils. Le tableau comparant la situation antérieure à la situation au 1er avril 2022 concernant les groupes acoustiques sera intégré au bilan de ce PPBE parallèlement aux résultats obtenus afin de donner une vision plus claire de l'évolution mise en place par la réglementation.

Mesure S2 :

Le fret est l'un des axes identifiés pour la maîtrise des vols en cœur de nuit. Les travaux réalisés jusque-là sur cet axe en témoignent avec le transfert d'une partie du fret du cœur de nuit vers le début de nuit.

Mesure S3 :

La « maîtrise » exprimée dans l'intitulé de cette action vise justement à ne pas impacter la capacité du constructeur à réaliser les vols nécessaires à ses activités. Il s'agit de poursuivre la prise en compte de l'impact environnemental de ces vols, en programmant à un autre moment ceux qui peuvent l'être.

## 3.2 P - Planification des sols

La catégorie P, portant sur l'ensemble des mesures de gestion et de contrôle de la politique de planification des sols à proximité de la plateforme, fait l'objet de neuf expressions.

### Éléments généraux sur la catégorie P – Planification des sols

Trois contributeurs s'expriment de façon générale sur la catégorie d'action P. Ils se disent favorables aux mesures présentées qui visent à encadrer et restreindre les constructions à proximité de l'aéroport, afin de ne pas augmenter l'impact du bruit sur des populations qui viendraient s'y installer ultérieurement. Un contributeur insiste également sur la nécessaire articulation entre ces règles et les documents de planification urbaines en vigueur (plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), schéma de cohérence territoriale (SCOT), etc.).

### Actions P4 - Poursuivre le programme d'aide à l'insonorisation des logements

Quatre répondants souhaitent partager leurs avis sur l'action P4 portant sur les dispositifs d'aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport. Ils se déclarent tous favorables, mais sous conditions, à cette mesure du PPBE.

Ils questionnent en particulier les critères d'éligibilité à ces aides. Un participant souhaite qu'ils soient élargis pour prendre en considération les survols réels des avions, qui ne suivent pas toujours les trajectoires officielles. Il propose ainsi de faire « *bénéficiaire du programme Silencio tous les riverains impactés par cette gêne de bruit, même ceux hors couloir aérien, mais effectivement survolés par des avions* ». Un habitant de la commune de Merville fait le lien entre cette mesure et la mesure O10 portant sur une modification à titre expérimental de la trajectoire face nord-ouest. Il regrette que les habitations qui seraient davantage exposées au bruit du fait de cette expérimentation, ne puissent pas bénéficier des aides à l'insonorisation.

Un contributeur, représentant les acteurs du secteur de l'express, rappelle que 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. Il précise qu'une telle taxe pour améliorer la vie des habitants n'existe que pour le transport aérien et atteste de la préoccupation des compagnies aériennes envers les conditions de vie des riverains.

### **Le dispositif d'aide à l'insonorisation (définition, objectifs, modalités...)**

Réponse des services de l'État :

Le dispositif d'aide financière à l'insonorisation est régi par le code de l'environnement (articles L. 571-14 à L. 571-16 et R. 571-85 à R. 571-90).

#### Critères d'éligibilité :

Le critère d'éligibilité géographique du local est fondé sur son appartenance au plan de gêne sonore (PGS) de l'aérodrome qui constate la gêne subie, en définissant les zones de bruit permettant de bénéficier de l'aide. Le code de l'environnement définit ensuite des conditions d'éligibilité cumulatives pour les riverains :

- les locaux sont situés en tout ou partie dans les zones I, II ou III du PGS à la date de sa publication (chacune de ces zones est réglementairement définie par des critères qui tiennent compte du niveau de bruit de la zone);
- sont toutefois exclus du dispositif les locaux qui, à la date de délivrance de l'autorisation de construire, étaient compris dans les zones du plan d'exposition au bruit (PEB) en vigueur à cette date (art. R571-86).

Le PGS en vigueur sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac est consultable à cette adresse : [https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/50455/zonage\\_PGS\\_31\\_12\\_2003/359d0dc6-7ad9-40e0-b380-fa7f67b5e8b8?t=1443709627840](https://www.toulouse-metropole.fr/documents/10180/50455/zonage_PGS_31_12_2003/359d0dc6-7ad9-40e0-b380-fa7f67b5e8b8?t=1443709627840)

Ainsi, l'éligibilité à l'aide dépend du zonage défini par le PGS, qui conduit nécessairement à fixer une limite au-delà de laquelle les riverains, même voisins de ceux situés dans le PGS, ne sont plus éligibles.

Les locaux éligibles sont définis à l'article R. 571-85 du code de l'environnement : les logements (sauf hôtels), les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social. Les établissements d'enseignement sont définis dans l'article 1er de l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement. Il s'agit des écoles maternelles, des écoles élémentaires, des collèges, des lycées, des établissements régionaux d'enseignement adapté, des universités et établissements d'enseignement supérieur, général, technique ou professionnel, publics ou privés. La liste des établissements à caractère sanitaire ou social figure dans la base FINESS (fichier national des établissements sanitaires et sociaux), alimentée par les agences régionales de santé (ARS) et par les directions régionales de l'économie, de l'emploi du travail et des solidarités (DREETS).

#### Taux de prise en charge :

Pour les établissements d'enseignement et les locaux à caractère sanitaire ou social, l'aide financière à l'insonorisation est de 100% du montant des prestations éligibles à l'aide réellement exécutées.

S'agissant d'un logement, le montant des prestations accordées dépend, d'une part, d'un taux de prise en charge qui varie selon la nature de la demande d'aide (individuelle ou collective) et du niveau de ressources du demandeur et, d'autre part, d'un plafond déterminé en fonction de la zone du PGS dans laquelle il est situé et de la typologie du logement (nombre de pièces principales).

En règle générale, l'aide financière à l'insonorisation s'élève à 80% du montant des prestations réellement exécutées, dans la limite du plafond réglementaire. Sous conditions de ressources, ce taux peut être porté à 90% pour les ménages modestes (à savoir ceux dont le revenu fiscal de



référence de l'année précédant la demande n'excède pas les limites prévues à l'article 1417 du code général des impôts), voire 100% pour les ménages très modestes (lorsque le bénéficiaire perçoit l'allocation de solidarité ou l'une des aides sociales définies aux titres Ier, III, IV du livre II du code de l'action sociale et des familles). Pour les demandes groupées (habitat collectif ou 5 logements individuels), le taux de prise en charge est systématiquement fixé à 95% du plafond réglementaire.

#### Recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) :

Concernant l'accompagnement des ménages, le recours à une AMO, dont le coût de réalisation est également pris en charge par l'aide versée, est obligatoire pour les opérations groupées.

#### Niveau d'insonorisation exigé :

L'aide à l'insonorisation est allouée aux riverains éligibles lorsque les exigences d'insonorisation fixées réglementairement ne sont pas déjà respectées par le logement ou local concerné. Ces exigences sont fixées par l'arrêté du 13 avril 2017 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments existants lors de travaux de rénovation importants. Un diagnostic acoustique, dont le coût de réalisation est également pris en charge par l'aide versée, est obligatoire pour établir le programme des travaux à effectuer pour atteindre les exigences d'insonorisation requises.

#### Gestion des demandes d'aide financées par la TNSA :

Le code de l'environnement prévoit que l'exploitant d'aérodrome contribue aux dépenses engagées par les riverains pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores. Pour ce faire, ATB perçoit des recettes issues du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) due par les compagnies aériennes pour chaque décollage d'aéronefs de plus de 2 tonnes ayant lieu depuis l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et définie dans le code des impositions sur les biens et services (CIBS), le code des transports et le code de l'environnement.

La réglementation précise également que les travaux doivent être exécutés dans un délai maximal de deux ans à compter de la notification de la décision d'attribution de l'aide.

Enfin, il n'est pas prévu que l'attribution de l'aide financière soit renouvelable au titre de l'ancienneté de l'insonorisation.

#### Situation du dispositif pour Toulouse-Blagnac :

En ce qui concerne le traitement des demandes, les délais d'attente sont, à l'heure actuelle, quasiment inexistant sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. La commission consultative d'aide aux riverains (CCAR) se réunit en présentiel au moins une fois par an et tient des séances dématérialisées plusieurs fois par an.

Cependant, la chute du trafic aérien due à la crise sanitaire a fortement impacté les recettes de la TNSA. Il reste potentiellement un tiers des logements situés à l'intérieur du PGS à insonoriser. Les établissements d'enseignement et les locaux sanitaires et sociaux ont été intégrés plus récemment au dispositif (la priorité avait été donnée aux logements avant d'évoluer il y a quelques années). Le reliquat est plus important de ce côté.

### **Action P6 - Réaliser annuellement des cartes de bruit permettant un suivi annuel de la mise en œuvre des mesures du PPBE**

Un contributeur s'est exprimé au sujet de l'action P6. Il se dit favorable à une révision fréquente des cartes de bruit et des mesures de prévention associées, notamment pour prendre en considération le développement démographique très rapide de certains quartiers très denses comme les Arènes et la Cartoucherie.



### La révision annuelle des cartes de bruit

Réponse des services de l'État :

Les cartes de bruit et le PPBE ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transport.

La réglementation actuelle n'impose pas une révision annuelle systématique mais permet, en cas d'augmentation significative du trafic, d'étudier la pertinence des hypothèses qui avaient été prises en compte (au 3 de l'article R 112-15 du code de l'urbanisme).

### Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie P – Planification des sols

Un participant propose une nouvelle action à intégrer dans la catégorie P : la création d'un observatoire des permis de construire dans les zones soumises aux restrictions d'urbanisme (zone A, B, C et D), incluant les membres de la CCE (Commission Consultative de l'environnement). Cela permettrait d'éviter que de nouvelles populations soient soumises aux nuisances déjà existantes.

### Mise en place d'un observatoire

Réponse des services de l'État

Les actions P1 et P2 ont justement pour objectif d'exercer la surveillance des constructions dans les zones A, B et C du PEB. Les indicateurs associés permettront de donner de la visibilité sur l'urbanisation à vocation d'habitat dans ces zones.

## 3.3 O – Mesures opérationnelles et procédures de vols

La catégorie O portant sur les mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome a fait l'objet de 66 expressions.

### Éléments généraux sur la catégorie O – Mesures opérationnelles et procédures de vol

14 contributeurs s'expriment de façon générale sur les actions de type O concernant les mesures opérationnelles ainsi que les procédures de vol. Ils souhaitent que :

- les trajectoires de vols privilégient le survol de zones moins densément peuplées (Zénith, Hippodrome, Garonne, etc.), et que soient décalées les trajectoires vers l'ouest de l'agglomération toulousaine ;

- les couloirs aériens soient modifiés afin de mieux répartir les nuisances et d'éviter le survol répété de certaines communes (Tournefeuille, La Salvétat-Saint-Gilles, Plaisance-du-Touch), notamment lorsque le vent est fort et accentue les nuisances sonores ;
- les trajectoires n'évitent pas systématiquement le centre-ville de Toulouse, sans quoi ce sont les « petites communes voisines » qui subissent les nuisances sonores ;
- le taux de montée des avions soit augmenté afin qu'ils atteignent une altitude plus élevée plus rapidement.

### Mesures opérationnelles et procédures de vols

Réponse des services de l'État :

La définition et la conception des procédures de circulation aérienne prennent en compte, lorsque cela est possible, les solutions de moindre impact, notamment sonore, en évitant, autant que faire se peut, les survols des zones à forte densité de population.

Par ailleurs, les textes prévoient l'information et la consultation des riverains, ce qui est fait en cas de modification ou de création de procédures de circulation aérienne. Ainsi, porter à connaissance, consultations et demandes d'avis de la commission consultative de l'environnement (CCE), ainsi que, le cas échéant, organisations d'enquêtes publiques sont des moyens réglementaires d'information des élus et des citoyens.

C'est dans ce cadre qu'une expérimentation de trajectoires a été menée pour des procédures de départ vers le sud à partir de mai 2019 et jusqu'à juillet 2020. Des expressions du public, parfois contradictoires, avaient été formulées en retour et, après la chute du niveau de trafic en mars 2020, ont conduit à l'arrêt de l'expérimentation. L'action O5 vise à répondre à cette problématique.

#### Action O1 - Limiter l'utilisation des inverseurs de poussée

Deux contributeurs abordent cette action visant à limiter l'utilisation des inversions de poussée à l'atterrissage des avions. Ces participants, représentant les acteurs du transport aérien, sont favorables à cette mesure mais souhaitent qu'elle reste une préconisation et non une obligation. Ainsi, selon eux, « l'utilisation des inverseurs de poussée doit rester à la discrétion des pilotes, notamment si la sécurité est en jeu ». De plus, l'un d'eux précise que les inverseurs de poussée à grille de nouvelle génération sont moins bruyants et que leur utilisation pourrait être intéressante à l'avenir pour réduire les émissions.

#### Action O2 - Limiter l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (APU)

Un contributeur, représentant les acteurs du transport aérien, précise que les compagnies sont aujourd'hui dépendantes de ce système d'APU en raison de l'approvisionnement du conditionnement d'air. Pour permettre cette transition, il encourage l'aéroport à investir dans « l'installation de davantage de prises 400 Hz, d'équipements auxiliaires ou via les passerelles de système de conditionnement d'air ».

### Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O2

Réponse des services de l'État :

Cette proposition n'a pas été retenue dans le cadre de ce PPBE. Une prochaine réglementation viendra apporter des précisions sur les attentes dans ce domaine. Cela pourra être pris en compte lors de l'établissement du prochain PPBE.

### **Action O3 - Étudier les décollages depuis le seuil de piste en nuit complète (22h-06h)**

Deux contributeurs s'expriment spécifiquement sur cette action. Ils sont favorables aux décollages depuis le seuil de piste, estimant que cette procédure peut participer à la diminution des nuisances sonores en cœur de nuit.

### **Action O4 - Identifier les possibilités d'utilisation des pistes droite / gauche et leur influence sur les zones de population impactées par le bruit, dans l'objectif de fixer des orientations en nuit complète**

Neuf participants s'expriment sur cette mesure et s'y montrent favorables. Ils préconisent en effet une meilleure répartition des vols entre les deux pistes afin de répartir les nuisances impactant les populations. Plusieurs participants résidant à Saint-Martin-du-Touch encouragent tout particulièrement ce rééquilibrage entre les deux pistes, précisant que « la piste 2 est utilisée à hauteur de 70% et donc surexploitée par rapport à la piste 1 » et qu' « une répartition à 50/50 entre les 2 pistes permettrait aux riverains les plus impactés par les nuisances sonores de diminuer significativement leur exposition à des niveaux de bruits supérieurs à 80 db ».

Un autre participant, représentant les acteurs du transport aérien, est favorable à cette mesure mais alerte toutefois sur une limite. Il estime que « le fait de décoller sur une piste plus lointaine peut avoir pour effet d'augmenter les temps de roulage et donc de démultiplier les nuisances ».

#### **Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O4**

Réponse des services de l'État :

Cette action vise à trouver, sur la nuit complète, lorsqu'un trafic plus faible le permet, notamment en cœur de nuit, un schéma d'utilisation des pistes privilégié et partagé, tout en restant compatible avec les contraintes de sécurité.

Un dispositif précis avait été mis en place, après consultation de la CCE, pour le cœur de nuit (00h-06h), avec un objectif à 100% des vols sur la piste 2 du côté de Toulouse.

Une étude comprenant notamment les décomptes des populations exposées par le survol de différents types d'aéronef fréquentant régulièrement la plateforme sur la nuit, sera réalisée par la DSAC, en relation avec les pilotes et les contrôleurs aériens, et présentée en CCE, afin de s'accorder sur les orientations à suivre sur la période complète. L'objectif reste de limiter les populations exposées.

### **Action O5 - Définir une méthode de travail pour le choix du QFU préférentiel par vent calme en nuit complète dans l'objectif de favoriser les atterrissages face au sud-est et les décollages face au nord-ouest et de revenir à l'équilibre de 2010**

Cinq expressions du public portent sur cette action. Deux d'entre elles y sont favorables et souhaitent même que cette mesure soit prolongée en :

- la rendant « obligatoire sur les décollages face nord-est lorsque que les vents sont modérés » ;
- généralisant « les décollages et atterrissages face au nord-ouest (dans le même sens) par vent calme, à tout moment de la journée, et non pas seulement la nuit ».

Au contraire, un autre participant s'inquiète de cette mesure qui pourrait entraîner une hausse des décollages de nuit par le nord, précisant « qu'actuellement, 67% des vols décollent déjà vers le nord ».

Enfin, pour un autre contributeur, « la sélection finale du QFU doit être laissée à l'appréciation du commandant de bord ».

### Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O5

Réponse des services de l'État :

Par le passé, les vols de fret étaient plus nombreux qu'aujourd'hui et venaient majoritairement du nord. Lorsque les conditions aérologiques le permettaient (vent faible notamment), ils acceptaient volontiers d'atterrir par le nord.

Des vols aux origines ou destinations plus méridionales n'auront pas le même intérêt.

La répartition des provenances/destinations a évolué durant la seconde moitié de la dernière décennie avec une montée en puissance des aéronefs allant vers ou venant du sud.

Le choix de la piste en service s'effectue sur des critères aérologiques en priorité ; dans tous les cas, le pilote commandant de bord a la décision finale afin d'assurer la sécurité (en particulier en fonction du vent arrière ou du vent traversier). Une analyse des types de trafic et des impacts environnementaux (émission de CO2 et bruit) d'un atterrissage par le nord par vent calme pour des aéronefs provenant du sud devra être mise en place avec les compagnies aériennes afin de limiter le survol de la ville en cœur de nuit et limiter les populations impactées.

L'objectif de cette action est de mettre en place un dispositif qui ramène l'équilibre des vols se posant par le nord et le sud, similaire, en moyenne, à celui constaté en 2010.

### Action O6 - Envisager une bretelle "fast exit" piste 2 QFU14

Une seule contribution est exprimée concernant cette action. Il s'agit d'un avis favorable, exprimé par un acteur représentant le transport aérien, considérant que cette mesure permettrait de réduire les temps de roulage et, ainsi, les nuisances.

### Action O7 - Proposer des scénarii de NADP sur tous les départs face au nord-ouest (en évaluant par des indicateurs les impacts de ces scénarii)

Le même acteur exprime la seule contribution relative à cette action, visant à généraliser les scénarii de NADP (procédures d'atténuation des bruits au départ) sur tous les départs face au nord-ouest. Il se considère favorable à ces mesures à la condition de distinguer l'effet de leur application, selon le jour ou la nuit. Il considère, en effet, que « *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* ».

### Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O7

Réponse des services de l'État :

Cette mesure vise à permettre aux membres de la CCE qui seront consultés d'évaluer, avec des éléments quantitatifs, quel dispositif serait le meilleur pour l'ensemble des communes concernées.

Si deux types de procédures NADP ont été définis, c'est parce que ces dernières permettent de réduire le bruit uniquement sur certains territoires, au détriment d'autres.

Le choix du NADP 1 ou NADP 2 ne peut reposer uniquement sur la consommation supplémentaire de kérosène, l'objectif premier, à cette altitude, étant le bruit.

**Action O8 - Définir une procédure de concertation avec les élus et les associations de riverains des localités les plus concernées par les changements de procédure et définir les indicateurs pertinents pour aider à l'analyse**

Trois contributeurs se sont exprimés concernant cette action.

Deux participants représentant les secteurs économiques concernés par l'activité de l'aéroport se sont exprimés. L'un d'entre eux se montre favorable à cette mesure et recommande d'élargir la concertation aux représentants des compagnies aériennes et aux professionnels de la plateforme. À cette fin, il recommande de diffuser les informations en langue anglaise. L'autre émet des réserves quant à cette mesure, considérant que si la concertation est louable sur le principe, elle viendrait, dans le cas présent, entraîner un ralentissement des plans d'amélioration mis en place par les acteurs du secteur aérien.

Enfin, un contributeur interroge l'actualité de cette procédure, alors même que le PPBE va toucher à sa fin.

**Action O9 - Étudier des procédures et des trajectoires optimales pour le sud de l'aéroport. Étudier pour cela la mise en place d'une instance d'étude et de concertation du même type qu'OPTIBRUIT**

Six participants évoquent la question des trajectoires par le sud de l'aéroport.

Quatre habitants de Tournefeuille disent constater une augmentation des survols, ces dernières années, à la suite de l'arrêt d'une expérimentation qui les avait déportés. Ils questionnent les raisons qui ont mené à la suppression de cette expérimentation.

Dans l'objectif de réduire les nuisances sonores, ils se disent favorables à des réflexions pouvant mener à la mise en place de procédures de moindre bruit pour les trajectoires par le sud, notamment en prenant en compte le profil vertical des trajectoires et « *les configurations des aéronefs : position des volets, type et ancienneté des motorisations, tout paramètre ayant une influence sur le bruit perçu à l'arrière, dans l'axe* ». Un des quatre habitants exprime, quant à lui, le souhait de revenir à la trajectoire adoptée durant l'expérimentation.

Un acteur représentant le secteur aérien s'exprime favorablement à la mesure et souhaiterait être associé à la réalisation d'une étude du même type que l'étude « Optibruit ».

Enfin, un contributeur exprime un avis défavorable concernant cette mesure. Il l'estime coûteuse et peu porteuse d'amélioration dans les prochaines années. Il suggère plutôt que les trajectoires de décollage sud bénéficient de la mise en place d'un NADP, comme celles du nord.

**Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O9**

Réponse des services de l'État :

Modifier les trajectoires, que ce soit dans le plan vertical ou horizontal, a des impacts et conduit à des transferts de nuisances, dès lors qu'une zone est urbanisée.

Le sud de la plateforme aéroportuaire est très urbanisé et l'expérimentation de trajectoire au sud a montré la complexité d'un tel sujet. Elle visait à améliorer le très haut niveau de sécurité de la circulation aérienne, objectif prioritaire du contrôle aérien sans pour autant réduire les capacités de trafic au départ. Cette expérimentation a évolué au travers de phases successives au cours desquelles des ajustements ont été opérés afin de minimiser les nuisances sonores pour les populations survolées. Chacune de ces phases a fait l'objet d'informations et d'échanges avec les élus et les associations de riverains, mais il n'en restait pas moins que des réactions et des critiques ont subsisté de la part de certains collectifs et élus. L'expérimentation a finalement été arrêtée en juillet 2020 avec le retour aux procédures antérieures.

Cette action O09 vise à mettre en place une instance de concertation sur les sujets « profil » et « trajectoire au sud ».



### **Action O10 - Mettre en place une procédure environnementale de départ en QFU 32 (face au nord-ouest)**

Douze contributeurs s'expriment sur cette mesure visant à remplacer les départs FISTO et LACOU vers le nord-ouest par des procédures passant de manière équidistante entre les communes plutôt qu'à la quasi-verticale du centre-bourg de Merville et, ainsi, limiter l'exposition des populations aux nuisances les plus élevées.

Sept contributeurs, riverains des communes de Larra, Daux et de l'ouest de Merville, regrettent que la trajectoire adoptée dans le cadre de cette procédure ait entraîné une augmentation des nuisances. Certains attribuent ces nuisances à des survols jugés « de basse altitude ». D'autres s'inquiètent de la dépréciation de la valeur de leur bien immobilier. Plusieurs déplorent un manque de concertation et de communication sur la mise en place de la procédure et à l'adoption de la nouvelle trajectoire.

Par ailleurs, certains contributeurs questionnent les conditions d'adoption de cette mesure, regrettant qu'elle apporte des modifications dans une zone qui n'est actuellement pas comprise dans le Plan d'exposition au bruit (PEB). Il est demandé que de nouvelles mesures des niveaux de bruit soient réalisées pour objectiver les nuisances ressenties par les habitants survolés par cette nouvelle trajectoire. Un participant ajoute également que la commission consultative de l'environnement (CCE) a rendu un avis défavorable à cette mesure.

Enfin, une collectivité exprime un avis favorable à cette mesure et à la « généralisation de « l'approche équilibrée » et de la procédure NADP1 à tous les décollages empruntant la QFU32 de TLB ».

#### **Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O10**

Réponse des services de l'État :

Cette mesure a été initialement sollicitée par l'association Aussonne Environnement, puis a été relayée par l'ACNUSA. L'expérimentation de trajectoire lancée en mai 2019 visait à répondre à cette double sollicitation. C'est pour cette raison qu'elle a été inscrite dans les actions de ce PPBE 2018-2023.

### **O11 - Mettre en place un Volume de Protection Environnemental (VPE) sur les procédures de navigation aérienne satellitaire nouvellement mises en place et étudier l'opportunité d'étendre ce VPE aux procédures conventionnelles existantes**

Quatre participants s'expriment sur la mesure O11.

Deux contributeurs craignent que l'installation du VPE ne concentre tout le trafic au-dessus d'une commune en particulier. Un de ces contributeurs, résidant à Plaisance-du-Touch, témoigne de l'effet négatif qu'a eu, pour sa commune, l'installation de balises satellites dans le centre-ville. Il souhaite que les survols soient mieux répartis entre les communes riveraines, ou que l'indemnisation des riverains qui subiraient davantage de trafic soit à la hauteur de la nuisance subie. L'autre contributeur se montre également défavorable à cette mesure, estimant qu'elle contribuera à « figer les nuisances sur certains au détriment des autres ».

Deux acteurs représentant le secteur aérien s'expriment favorablement à cette mesure, sous conditions. Ils estiment que la mesure doit prévoir des exceptions permettant aux avions de sortir des trajectoires pour des raisons de sécurité, par exemple en cas de turbulences de sillage. Par ailleurs, un des acteurs suggère que les contrôleurs puissent informer directement les pilotes lorsqu'ils sortent du VPE, afin de limiter les nuisances sonores pour les habitants.

### Éléments de réponse et précisions concernant la mesure O11

Réponse des services de l'État :

L'aérodrome de Toulouse-Blagnac est doté d'un arrêté ministériel qui prévoit le respect des procédures publiées.

Toute action non conforme à la procédure publiée fait l'objet d'investigations pour comprendre les raisons du non-respect et peut aboutir, en fonction du résultat, à l'établissement d'un procès-verbal.

Depuis 2011, cette surveillance s'effectue sans la création d'un volume de protection environnemental (VPE), mais simplement sur la base d'outils internes à la DGAC. Ainsi, les compagnies n'ont pas connaissance des marges attendues dans la publication des trajectoires.

L'ACNUSA souhaite également la mise en place de VPE.

Les VPE n'ont pas vocation à modifier les procédures, mais :

- à rendre lisibles, pour les pilotes comme pour le grand public, le contour des trajectoires autorisées autour de la trajectoire nominale ;
- à identifier plus facilement les vols devant faire l'objet d'une investigation.

### Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie O – Mesures opérationnelles et procédures de vols

De nouvelles mesures portant sur les mesures opérationnelles de vol sont proposées :

- « faire décoller les avions côté 'Airbus' et les faire décoller plus rapidement pour que leur altitude en zone urbaine soit plus élevée » ;
- étudier des possibilités de partage du trafic, en particulier pour les avions de fret avec les aéroports de Carcassonne et de Castres ;
- imposer aux aéronefs l'obligation de réaliser leurs manœuvres à partir d'une certaine altitude de vol ;
- renforcer la réglementation sur les conditions de sortie des volets des avions à l'atterrissage ;
- généraliser les procédures de descente continue.

### Les nouvelles actions proposées

Réponse des services de l'État :

La première mesure « faire décoller les avions côté 'Airbus' et les faire décoller plus rapidement pour que leur altitude en zone urbaine soit plus élevée » est couverte par trois actions déjà identifiées (Action O4, O7 et O9).

La deuxième mesure telle que proposée ne concerne pas uniquement l'aérodrome de Toulouse-Blagnac et revient à restreindre le volume de fret traité par la plateforme.

La troisième mesure est déjà établie dans les faits pour tous les turboréacteurs (hors vols constructeurs). En effet, que ce soit au nord ou au sud, ces avions restent dans l'axe des pistes jusqu'à atteindre, d'un côté, la balise TOU située à Aussonne et, de l'autre côté, à 8NM de la balise TOU et une altitude de 4000 pieds. C'est seulement à ces moments-là que les procédures prévoient leur mise en virage.

La quatrième mesure demande le renforcement de la réglementation sur la sortie des volets à l'atterrissage. Ce point, ne faisant pas l'objet d'une réglementation, ne peut donner lieu à un renforcement. Cependant, il a été identifié dans le PPBE sous une autre forme, au sein de l'action O9, comme élément pouvant intervenir dans les réflexions.



La dernière mesure concerne une action entreprise sur de nombreux aéroports en France, dont Blagnac, depuis plus d'une décennie. L'objectif visant à atteindre la plus longue descente en continu possible, fait l'objet d'un suivi sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Les chiffres relatifs au cœur de nuit de chaque saison aéronautique sont communiqués aux membres de l'observatoire cœur de nuit. Il est à noter que les améliorations apportées par la généralisation de cette action ne concernent que des zones à l'extérieur du périmètre. Néanmoins, un bilan de cette action continue pourra être présenté dans le prochain PPBE.

## 3.4 R – Restrictions d'exploitation

La catégorie R portant sur les restrictions d'exploitation a fait l'objet de 43 expressions du public.

### R1 - Lancer l'étude d'impact selon l'approche équilibrée

Six expressions concernent la mesure R1.

Deux organismes représentant les acteurs du fret et une collectivité expriment leurs inquiétudes vis-à-vis de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée. Selon ces acteurs, l'approche équilibrée est à étudier en dernier recours, dans le cas où les dispositions relatives aux mesures S, P et O ne seraient pas suffisantes. Selon eux, ces mesures sont efficaces mais l'étude selon l'approche équilibrée est prématurée dans la mesure où l'insuffisance des actions de type S, P et O n'a pas été démontrée.

Au contraire, trois contributeurs, dont une collectivité, sont favorables au lancement de cette étude d'impact selon l'approche équilibrée, estimant qu'une telle approche participera à terme à la réduction des nuisances. Une association exprime son souhait d'être associée à cette étude.

### Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie R – Restrictions d'exploitation

37 expressions concernent des propositions de nouvelles mesures de restrictions d'exploitation :

- instaurer un couvre-feu de 22h à 06h du matin, interdisant totalement les départs et atterrissages sur cette période, avec possibilité de dérogation pour les situations d'urgence. Des plages horaires plus longues ou plus courtes sont également proposées pour ce couvre-feu, telles que 21h-07h, 23h-06h ;
- restreindre les vols aux franges de la période nocturne, sur les périodes de 06h à 07h le matin, et de 22h à 23h30 le soir ;
- interdire ou limiter les avions les plus bruyants en journée ;
- renforcer le contrôle du bruit et les certifications échéantes, conditionnant l'autorisation de circulation des avions bruyants ;
- renforcer le contrôle des trajectoires et des altitudes de vols et sanctionner les infractions ;
- plafonner le nombre de mouvements à l'année sur la plateforme ;
- limiter le trafic aérien pour revenir à une fréquence de vols proche de celle de 2013.

Il est à noter que deux collectivités estiment qu'un couvre-feu est peu pertinent dans la mesure où l'innovation technologique et les mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée sont efficaces pour réduire les nuisances sonores. De même, un représentant du secteur du fret express estime que les vols commerciaux de nuits sont une nécessité pour la tenue des délais de livraison du jour au lendemain.

## Les nouvelles restrictions proposées

Réponse des services de l'État :

Restreindre les vols sur certains créneaux ou pour les aéronefs les plus bruyants, instaurer un plafonnement ou un couvre-feu sont des restrictions d'exploitation.

Or, les mesures constituant de nouvelles restrictions n'ont pas vocation à être étudiées dans le cadre de ce PPBE.

Pour mettre en œuvre des restrictions d'exploitation permettant de répondre au problème de bruit qui persiste, il faut mener une étude d'impact selon l'approche équilibrée, qui devra démontrer que le recours aux restrictions est indispensable compte tenu de la situation de la plateforme et que les autres types de mesures ne permettent pas de résoudre le problème. Il s'agit d'appliquer les principes du concept d'approche équilibrée édictés par l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et transposés dans la réglementation européenne et nationale, et en particulier le principe selon lequel les restrictions doivent être envisagées en dernier recours.

Le PPBE de Toulouse-Blagnac prévoit, à ce titre, le lancement d'une telle étude d'impact pour d'éventuelles nouvelles restrictions.

Le but de cette étude d'impact sera d'évaluer différents scénarii de restrictions permettant d'atteindre l'objectif de réduction du bruit qui sera fixé pour résoudre le problème de bruit. Cette étude permettra de procéder à une évaluation coûts/avantages des restrictions envisagées pour identifier celle(s) à retenir pour atteindre l'objectif à moindres coûts socio-économiques.

Les différents scénarii de restrictions qui seront étudiés ne sont pas encore définis puisqu'ils le seront lors de la première phase de l'étude, après concertation avec les parties prenantes. Les demandes des associations et élus seront donc bien prises en compte dans ce travail à venir.

Ainsi, conformément à la réglementation, l'étude d'impact ne peut commencer qu'après l'adoption du PPBE.

De manière générale, comme évoqué ci-dessus, une mesure R1 a été proposée dans le PPBE. Elle vise à lancer une étude d'impact selon l'approche équilibrée. Seule cette étude peut qualifier et ainsi permettre de statuer sur l'intérêt d'une mesure de restriction au travers d'une évaluation de son rapport coût-efficacité, en dernier recours, si les mesures identifiées S, P, O ne permettent pas, à elles seules, de répondre à une problématique identifiée.

Pour rappel, voici aussi quelques éléments sur trois d'entre elles :

- Interdire ou limiter les avions les plus bruyants en journée :
  - Les normes qui figurent dans l'annexe 16 (Protection de l'environnement) à la Convention relative à l'aviation civile internationale classent les appareils par chapitre en fonction du bruit généré et de l'année de certification.
  - L'Europe, dont la France, s'est engagée sur cette voie. Depuis le 1er avril 1995, les appareils classés « chapitre 2 » sont interdits sur les aérodromes français.
  - Par ailleurs, l'évolution de la flotte vers des appareils de nouvelle génération moins bruyants a été observée. On dénombrait 2 958 appareils classés « chapitre 4 », au titre de l'année 2005, 51 157 pour 2015 et 66 380 pour 2018, le nombre d'aéronefs fréquentant la plateforme de Toulouse-Blagnac restant sensiblement constant sur la période.
  - Aujourd'hui, la norme, plus stricte, a évolué vers des appareils classés « chapitre 14 ».
  - Enfin, par le système de catégorisation des aéronefs, revu depuis le 1er avril 2022, certaines taxes et redevances permettent de discriminer aussi en journée entre les avions appartenant à d'anciennes générations et ceux de la toute dernière génération, afin de limiter par des aspects financiers la présence des premiers.

- Renforcer le contrôle du bruit et les certifications y afférentes, conditionnant l'autorisation de circulation des avions bruyants :
  - Le contrôle systématique de la conformité des appareils fréquentant la plate-forme entre 22h et 06h, le lendemain matin, est réalisé par la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud sur 100% des aéronefs.
  - Les aéronefs doivent respecter les normes de certification adoptées par le Conseil de l'OACI et qui concernent l'environnement. Ces normes figurent dans l'Annexe 16 (Protection de l'environnement) à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- Renforcer le contrôle des trajectoires et des altitudes de vols et sanctionner les infractions :
  - La direction de la sécurité de l'aviation civile sud effectue une surveillance systématique du respect des trajectoires aux instruments publiées. Toute trajectoire anormale n'aboutit pas à l'établissement de procès-verbaux, car celles-ci peuvent résulter de consignes du contrôle aérien, pour des raisons de sécurité, ou en raison de conditions météorologiques locales défavorables.

**Quels sont les moyens déployés pour s'assurer du respect des trajectoires ? Quelles sont les procédures de sanction mises en œuvre en cas de non-respect ?**

Réponse des services de l'État :

Les avions doivent respecter les trajectoires publiées.

Le respect des trajectoires publiées est contrôlé par l'autorité de surveillance de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) qui assure la détection automatique quotidienne sur la base des données radars utilisées par les services de la navigation aérienne (SNA). Une analyse des déviations identifiées est faite en coordination avec les services de la navigation aérienne et Météo-France. En cas de manquements confirmés par l'autorité de surveillance, celle-ci notifie ces manquements aux compagnies aériennes et transmet les dossiers à l'ACNUSA.

L'ACNUSA dispose d'un pouvoir de sanction. Elle peut appliquer jusqu'à 20 000 € d'amende pour ce type de manquements et par manquement constaté.

Le suivi et le recouvrement des sanctions prononcées par l'ACNUSA est du ressort de cette autorité indépendante. L'ACNUSA publie des données sur son site pour les différentes plateformes, dont celle de Toulouse.

### 3.5 C – Communication et information

La catégorie C réunit plusieurs actions visant à renforcer la communication et l'information du public. Elle donne lieu à 30 expressions.

#### Éléments généraux sur la catégorie C – Communication et information

Un participant, représentant le secteur du transport aérien, s'exprime favorablement à cette catégorie d'action dans son ensemble.

### **Action C1 - Publier annuellement les niveaux de bruit mesurés pour les principaux types d'avions**

Un contributeur, représentant les acteurs du fret express, partage ses craintes concernant la communication d'informations à un public non-averti qui pourraient être mal interprétées et incomprises. Il souhaite que cette information soit limitée à l'attention d'un public professionnel « en capacité d'apprécier les données communiquées ».

### **Action C2 - Étudier la possibilité de rendre accessibles les flux de trajectoire sur Internet**

L'action C2 fait l'objet de trois commentaires. Deux participants s'expriment favorablement au partage de ces données et souhaitent avoir également accès à d'autres informations telles que l'altitude des avions, la visualisation 3D des trajectoires, leur volumétrie et le type d'avions. Pour que ces informations soient les plus utiles et pertinentes possibles, il est préconisé de se rapprocher des associations et des élus et de recueillir leurs souhaits en matière de données. Un contributeur ajoute que l'accès à ces informations constitue un premier élément de réponse de nature à apaiser les inquiétudes de nombreux riverains.

Au contraire, un autre contributeur, représentant aussi les acteurs du fret express, réitère ses inquiétudes relatives à la diffusion d'informations de ce type à un public non-averti.

#### **Les actions C1 et C2**

Réponse des services de l'État :

L'objectif de l'Action C1 est de publier annuellement les niveaux de bruit mesurés, afin de permettre à la population concernée de recevoir une information factuelle sur le niveau de bruit de la flotte et d'observer son évolution. Il pourra être nécessaire d'apporter quelques explications en plus des seules données pour caractériser les évolutions intervenues.

L'objectif de l'Action C2 est d'étudier la possibilité de rendre accessibles les données trajectographiques. Cette possibilité passe par une évolution du protocole liant ATB et le SNA (le propriétaire des données) et est soumis à un cadrage national. ATB est demandeur de cette évolution et est en capacité grâce à son nouvel outil NOISE LAB de publier ces données et de les rendre accessibles au public sur internet (tous vols sauf certains vols militaires).

### **Action C5 - Mettre à jour les fonds de carte des circuits constructeur**

Seul un participant s'est exprimé au sujet de cette action. Il se demande ce qu'est un « circuit constructeur ».

#### **Les circuits constructeur**

Réponse des services de l'État :

Un « circuit constructeur » est une sorte de « tour de piste » comme on peut en avoir en aviation générale sur les petits aérodromes. Il s'agit donc de trajectoires prédéfinies qui partent et reviennent à l'aéroport, mais qui doivent s'accommoder du trafic classique de l'aéroport, s'il y en a. Il en existe de plusieurs tailles, qui sont utilisées en fonction des besoins des constructeurs.



## Action C6 - Améliorer la gestion des plaintes

Trois participants s'expriment au sujet de la gestion des plaintes. Ils expliquent déposer des plaintes fréquemment, parfois plusieurs par jour. Un contributeur regrette de ne pas obtenir de réponses à ces plaintes. Un autre se déclare mécontent de la qualité des réponses obtenues. De plus, un autre contributeur estime également que le formulaire de dépôt des plaintes est rendu de plus en plus complexe et fastidieux depuis qu'il est nécessaire de préalablement créer un compte. Il regrette également que l'objectif visé par cette action soit de diminuer le temps de réponse aux plaintes, et non de faire diminuer les motifs qui conduisent à ces plaintes.

### La gestion des plaintes

Réponse des services de l'État :

La gestion des plaintes est du ressort de l'exploitant ATB. Ce dernier a dû faire face à une croissance importante des plaintes, notamment à l'occasion des expérimentations. L'objet de cette action est justement l'amélioration de la gestion des plaintes. L'action C06 du PPBE prévoit de suivre un indicateur de temps de réponse aux plaintes. L'outil NOISE LAB, développé par Casper, est désormais opérationnel. Un travail est en cours entre ATB, la DSAC sud et le SNA sud pour optimiser son exploitation.

Cet outil permet de traiter toutes les demandes d'information sur la thématique environnementale ainsi que les plaintes, en particulier les plaintes dites spécifiques correspondant à un vol horodaté de façon automatique en corrélant sa trajectoire avec le capteur de bruit le plus proche au point de rapprochement de l'adresse du plaignant, d'où la nécessité de recueillir un minimum d'informations (identité, adresse, courriel). La création d'un compte permet au plaignant de suivre son historique d'échange (demandes/plaintes et réponses) et évite la ressaisie des informations. Un système de « flight tracking », en place depuis fin mars 2022, facilite le dépôt des plaintes spécifiques (environ 95% des plaintes). Une charte encadre les bonnes pratiques en matière de dépôt de demande d'information et de plainte sur la thématique environnementale. Cette charte décrit également les engagements d'ATB et de ses partenaires pour apporter la réponse la plus complète et la plus pertinente.

## Action C7 - Organiser une rencontre annuelle avec les compagnies aériennes et chefs pilote

Deux contributeurs, représentant le secteur du fret express, s'expriment sur cette action. Ils se disent favorables à la mise en place d'une rencontre annuelle et souhaitent que d'autres parties prenantes soient également associées : les représentants de compagnies aériennes et des agences locales, les assistants aéroportuaires, etc. Selon eux, la tenue de ces rencontres pourrait être facilitée par leur organisation en visioconférence et en langue anglaise.

## Proposition de nouvelles mesures dans la catégorie C – Communication et information

19 participants proposent de nouvelles mesures dans cette catégorie dédiée à l'information et à la communication.

La majorité d'entre eux préconisent un renforcement du dispositif de mesures de bruit à proximité de la plateforme à travers :

- l'installation de nouveaux capteurs de bruit dans les communes de Saint-Martin-du-Touch, Tournefeuille, Larra, Daux, Merville, Portet-sur-Garonne ou Grenade ;
- la multiplication des sondes Sentinelle ou Casper et la certification des sondes déployées par le collectif Bruitparif ;

- la possibilité de réaliser des mesures de bruit chez soi et de transmettre ces informations à la DGAC ;
- la mise en place d'un modèle de simulation du bruit plus performant, sur la base des outils développés par Airbus et d'autres laboratoires de recherches (ONERA - Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales, CNES - Centre national d'études spatiales, CNRS - Centre national de la recherche scientifique, etc. ;
- la communication semestrielle ou annuelle des résultats récoltés grâce à ce dispositif de mesure renforcé, dans un objectif de transparence auprès des riverains.

Deux autres participants souhaitent mettre à la disposition des riverains des outils de suivi des sanctions pour les compagnies qui ne respecteraient pas les trajectoires.

### Le dispositif de suivi du bruit

Réponse des services de l'État :

Les stations de mesures autour de l'aéroport toulousain sont au nombre de 6 : Aussonne, Cornebarrieu, Ramonville-Saint-Agne et Toulouse dans les quartiers de Lardenne, La Cépière et Billières.



Un capteur pourrait être installé à Merville, en cas de pérennisation des expérimentations au nord (FISTO et LACOU).

Le réseau de capteurs de l'aéroport a fait l'objet d'une homologation validée par l'ACNUSA, en conformité avec les normes les plus strictes existantes.

Tout autre capteur, au-delà de sa qualité propre, doit aussi être installé, par exemple dans un environnement adéquat, non sujet à des réverbérations venant fausser les données, conformément aux normes applicables.

## 3.6 A - Autres

Un participant propose de nouvelles mesures pour le PPBE pouvant être intégrées dans la catégorie « Autres » :

- mettre en place un système de ravitaillement des avions commerciaux et cargos en vol, afin de diminuer leur poids et ainsi minimiser le bruit au décollage.

### Les nouvelles actions proposées dans la catégorie Autres

Réponse des services de l'État :

Sur la mise en place d'un système de ravitaillement en vol :

- cela ne changerait rien au fait que, pour assurer le transport de passagers, les avions auraient besoin de décoller, même à une masse un peu plus faible, et que d'autres avions (plus lourds), qui opéreraient le ravitaillement, auraient également besoin de décoller, situation susceptible d'aggraver tant la pollution sonore que la pollution de l'air ;
- par ailleurs, la mise en place d'avitaillement en vol sur des avions civils pose de nombreuses questions, notamment d'ordre technique, et nécessiterait un renouvellement complet de la flotte avec des aéronefs de conception adaptée.



# 04 Les modalités de consultation

Cette catégorie concerne la concertation préalable avec la commission consultative de l'environnement (CCE) et les modalités de consultation du public. Elle a fait l'objet de dix contributions.

## Modalités d'élaboration du PPBE et de concertation avec la CCE

Les modalités d'élaboration du PPBE ont été évoquées dans quatre contributions. Une collectivité et un acteur du secteur aéronautique se réjouissent que le document ait été approuvé par la CCE et que les actions citées puissent être prochainement mises en œuvre. Une autre collectivité souligne toutefois que l'approbation du texte a fait l'objet de nombreux débats au sein de la CCE et que le PPBE n'a été approuvé qu'à une voix d'écart.

Une association de riverains formule, quant à elle, la demande de faire partie de la CCE et de participer aux groupes de travail et de suivi du PPBE.

## Modalités de consultation du public

Six participants s'expriment sur les modalités de consultation du public et reviennent sur :

1. la temporalité de la consultation, s'étonnant que celle-ci intervienne en 2022 pour un PPBE devant s'étaler sur la période 2018-2023 ;
2. la publicité faite autour de ce projet de PPBE, déplorant ne pas avoir été prévenus ;
3. le document mis à consultation, estimant qu'il s'agit d'un texte opaque, duquel il est difficile de s'imprégner.

Un participant estime que la note d'information du public est complète et salue la démarche de co-construction enclenchée avec les associations et les partenaires. Il appelle cependant à poursuivre les efforts autour des actions de communication et espère que cette démarche de PPBE aboutira à des actions concrètes.

### **Rappel du cadre réglementaire de consultation du public et de concertation avec la CCE**

Réponse des services de l'État :

#### Concernant la consultation du public

Le projet de PPBE a fait l'objet d'une présentation à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, le 1er mars 2022, et a reçu un avis favorable.

Conformément aux dispositions de l'article R.572-9 modifié du code de l'environnement, le public a été informé de l'avis d'ouverture de la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, établi pour la période 2018-2023 par sa publication 15 jours avant l'ouverture de la participation du public, en ligne sur les sites suivants : <http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr> (à la rubrique « Transports ») et <https://www.haute-garonne.gouv.fr/Politiques-publiques> et dans le journal d'annonces légales La Dépêche, le 05 mars 2022.

Il a été également affiché 15 jours avant et pendant toute la durée de la participation du public dans les mairies situées dans l'emprise du PEB à savoir, Aussonne, Auzeville-Tolosane, Blagnac, Castanet-Tolosan, Colomiers, Cornebarrieu, Daux, Mervilla, Merville, Mondonville, Pechbusque, Portet-sur-Garonne, Ramonville-Saint-Agne, Tournefeuille, Vieille-Toulouse et à la Maison de la Citoyenneté de Toulouse Centre.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) a été mis à la disposition du public pendant deux mois, **du 23 mars au 23 mai 2022 inclus**, sur les mêmes sites internet du ministère et de la préfecture cités plus haut et était également consultable à la préfecture de la Haute-Garonne, 1 place Saint-Étienne à Toulouse, aux heures d'ouverture au public, du lundi au vendredi de 08h30 à 12h et de 13h30 à 17h.

Cette consultation intervient, il est vrai, tardivement dans la période. Cela est notamment dû à la volonté de maintenir une phase de concertation et de recueil de propositions émanant des membres de la CCE, mais aussi à la difficulté d'organiser une CCE, en 2020, du fait de la crise sanitaire. Tout ce travail pourra être mis à profit dans le prochain PPBE qui couvrira la période suivante (2024-2029).

## 05 Sujets hors champ du PPBE

Huit expressions du public concernent des sujets qui ne relèvent pas du PPBE, tels que l'impact du trafic aérien sur la qualité de l'air aux abords de la plateforme.

Réponse des services de l'État :

Ces contributions, jugées hors sujet, n'appellent pas de réponses dans le cadre de cette consultation. Néanmoins, la DGAC prend note des remarques soulevées.

## 06 Conclusion

Cette consultation du public a donné lieu à 123 contributions pour 263 expressions :

- 62% des expressions ont porté sur les actions du PPBE, avec trois domaines suscitant le plus de réactions : les mesures O, R et C ;
- 31% sur le diagnostic, centré principalement sur la santé et le cadre de vie, lequel a évolué, selon leur ressenti, de manière défavorable.

Les expérimentations de trajectoires, ayant eu lieu entre 2019 et 2020 pour les départs sud et en attente de validation pour le nord, ont une résonance forte dans le nombre d'expressions sur le sujet des mesures O. Le PPBE mis en consultation ne contenait qu'une seule mesure R, lançant une approche équilibrée. Les expressions émises portent sur les scénarii que certains contributeurs souhaiteraient voir étudier. Enfin, sur les mesures C, les expressions témoignent d'une volonté d'avoir un meilleur accès aux données ou une meilleure réponse aux plaintes, ce qui avait été identifié dans les mesures recensées.

Les mesures issues en grande partie des propositions de groupes de travail constitués en amont semblent ainsi répondre à de nombreuses attentes, même si certains participants souhaitent que cela aille plus loin, ou, parfois aussi, dans un sens différent, ce qui traduit l'existence d'opinions, voire d'intérêts parfois très divergents.

Cette consultation publique ne faisant pas apparaître d'éléments susceptibles de le remettre en cause, ce projet de PPBE est soumis à l'approbation du préfet de la Haute-Garonne. Dès lors, les actions pourront être mises en œuvre et leurs bénéfices pourront ainsi être analysés.

