



DEPLACEMENT SUR LE SITE AEROPORTUAIRE DE TOULOUSE-BLAGNAC

Lundi 05 février 2018

Association Nationale d'Elus

Gonesse, le 29 janvier 2018

PROGRAMME DU DÉPLACEMENT

| | |
|----------------------|---|
| 9h45 | Arrivée à l'aéroport Toulouse-Blagnac Accueil de la délégation Ville et Aéroport |
| 10h / 11h | Réunion avec le Directoire d'ATB et les représentants de Casil Europe |
| 11h / 12h | Réunion avec les élus membres du Comité de surveillance |
| 12h30 / 14h30 | Déjeuner avec les élus locaux (Mairie de Blagnac) (maires, parlementaires, région Occitanie, Toulouse-Métropole département de Haute-Garonne) |
| 15h / 16h | Rencontre avec les associations de riverains (CCNAAT, Aussonne Environnement-ADEA) Aéroport Toulouse-Blagnac, Salle Didier Daurat (Bât. La Passerelle) |
| 16h | Réunion bilan des membres de la délégation Ville et Aéroport Aéroport Toulouse-Blagnac, Salle Didier Daurat (Bât. La Passerelle) |
| 17h | Départ de la délégation Ville et Aéroport – Retour avion |

PRÉSENTATION DU DÉPLACEMENT

L'objectif de ce déplacement est, d'une part, d'examiner la nouvelle stratégie de développement portée par la société ATB depuis l'arrivée de Casil Europe au sein de l'actionnariat de l'entreprise, et, d'autre part, d'évaluer les premiers effets de la privatisation partielle de l'aéroport.

À l'heure où l'État doit décider s'il se sépare ou non des 10,01 % de parts d'ATB qui lui restent, nous examinerons comment garantir un droit de regard de la puissance publique correspondant à une stratégie de développement équilibrée et concertée des acteurs locaux.

Propriétaire de 49,99 % des parts de l'aéroport depuis 2014, Casil Europe s'est versé 20,3 millions de dividendes en 2015 et 2016. En prélevant la totalité des bénéfices générés par la plateforme en 2015 (4,9 millions d'euros) et en 2016 (7,85 millions d'euros), et en puisant 15 millions d'euros dans les réserves financières constituées avant son entrée au capital par les gestionnaires publics d'ATB, le consortium Casil Europe s'est versé en deux ans l'équivalent d'une dizaine d'années de dividendes du temps où la puissance publique dirigeait la société aéroportuaire.

Certains élus locaux demandent donc à l'État de renoncer à exercer son option de vente. Le groupe d'actionnaires publics prend collectivement et officiellement position contre les méthodes de gestion de l'investisseur chinois. Enfin, ils réclament la publication du pacte des actionnaires, document jusqu'ici tenu secret, et qui détermine notamment les conditions dans lesquelles l'État envisage de donner à l'actionnaire privé un contrôle opérationnel sur la société.

LISTE DES PARTICIPANTS

| DÉLÉGATION VILLE ET AÉROPORT | |
|------------------------------|---|
| M. JEAN-PIERRE BLAZY | Président de Ville et Aéroport - Maire de Gonesse (95) |
| M. PASCAL BOUREAU | Vice-Président de Ville et Aéroport Adjoint au Maire de Blagnac (31) |
| M. LUCIEN BARGE | Trésorier de Ville et Aéroport - Maire de Jonage (69) |
| M. CHRISTIAN REY | Administrateur Ville et Aéroport - Maire de Diémoz (38) |
| M. GÉRARD STEMMER | Administrateur Ville et Aéroport Adjoint au Maire de Dammartin-en-Goële (77) |
| M. LUDOVIC GUITTON | Administrateur Ville et Aéroport Adjoint au Maire du Haillan (33) |
| M. E.C. VILLEMAGNE | Administrateur Ville et Aéroport - Président de l'ODESA (69) |
| M. JULIEN DELANNAY | Chargé de mission Ville et Aéroport |
| M. RICHARD GOUSSIES | Chargé de communication Ville et Aéroport |

LES RÉUNIONS DE LA JOURNÉE

10h00-11h00 - Salle D.Daurat

Réunion avec le Directoire d'ATB

M. Alain de la MESLIÈRE,
Directeur des opérations d'ATB

Mme Anne JULIA,
Directrice du Service Environnement d'ATB

11h00-12h00 - Salle D.Daurat

Réunion avec les élus membres du Conseil de surveillance

M. Didier CODORNIU,
Vice-Président de la région Occitanie

M. Bernard KELLER,
Vice-Président de Toulouse-Métropole

M. Pascal BOUREAU,
Conseiller départemental de Haute-Garonne

Mme Florence SAINT-PAUL,
Directrice Transports, CD 31

M. Patrice COHADE (sous-réserve)
CCIT

M. André GUIRAUD (sous-réserve)
Groupe SAFRA

Rencontre-déjeuner avec les élus locaux

Mme Carole DELGA,
Présidente de la région Occitanie
ou **Didier CODORNIU,** VP Région Occitanie (PS)

M. Bernard KELLER,
Vice-Président de Toulouse-Métropole (PRG)

M. Georges MERIC,
Président du Conseil départemental de Haute-Garonne (PS)

Mme Laetitia DESGUERS,
Conseillère technique, CD 31

M. Joseph CARLES,
Maire de Blagnac (PRG)

M. Jean-Baptiste CLERC,
Directeur général des services, Mairie de Cornebarrieu (DVD)

M. Francis SANCHEZ,
Adjoint au Maire d'Aussonne (PC)

Mme Laurence CASALIS,
Adjointe au Maire de Colomiers (sous-réserve de confirmation) (PS)

M. Pierre CABARE,
Député de la 1ère circo de Haute-Garonne (LREM)

M. Jean-Luc LAGLEIZE,
Député de la 2ème circo. de Haute-Garonne (MODEM)

M. Jean-François PORTARRIEU,
Député de la 5ème circo. de Haute-Garonne (LREM)

Mme Françoise LABORDE
Sénatrice de Haute-Garonne (RDSE)

Réunion avec les associations de riverains

Représentants du CCNAAT (Collectif contre les nuisances aériennes de l'aéroport de Toulouse)

- ✓ **Mme Chantal BEER-DEMANDER**,
Présidente du CCNAAT
- ✓ **M. René BOUDET**,
Membre du CCNAAT
- ✓ **+ 1 personne**

Représentants d'Aussonne Environnement - ADEA

- ✓ **M. Guy SERRES**,
Aussonne Environnement - ADEA
- ✓ **M. Patrice CARIVEN**,
Aussonne Environnement - ADEA
- ✓ **M. Alain GARCIA** ou **M. Yves DURAND**
Aussonne Environnement - ADEA

NOTE DE SYNTHÈSE SUR LA POSITION DES ACTEURS

I) Position des actionnaires publics : Région Occitanie/Pyrénées Méditerranée, Département de Haute-Garonne, Toulouse-Métropole, CCI de Toulouse

→ [Courrier des actionnaires publics au Premier Ministre du 15/12/17](#)

II) Position de l'actionnaire privé : Casil Europe

→ [Courrier de l'actionnaire privé Casil Europe, M. Eric Cheng, aux actionnaires publics du 04/01/18](#)

III) Focus sur la position du Conseil départemental de Haute-Garonne : communiqué de presse de Georges Méric, Président du CD 31

→ [Communiqué de presse du Conseil départemental « Aéroport Toulouse-Blagnac. Georges Méric appelle à l'union des actionnaires locaux contre la privatisation de l'aéroport » \(17/10/17\)](#)

→ [Courrier de M. Georges Méric, président du conseil départemental de Haute-Garonne, à M. Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse-Métropole \(06/10/17\)](#)

→ [Courrier de M. Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse-Métropole, à M. Georges Méric, président du conseil départemental de Haute-Garonne \(18/10/17\)](#)

IV) Revue de presse

TOULOUSE-BLAGNAC

Gestion des territoires et encadrement du droit de construire

Des promoteurs en région toulousaine voudraient construire en zone C du PEB en utilisant des droits issus d'autres zones. Mais la réalité des droits ainsi obtenus est particulièrement difficile à contrôler. C'est pourquoi les associations de riverains réclament depuis quatre ans la création d'un observatoire des permis de construire. Selon les informations données début octobre, cette demande devrait aboutir sous peu. L'ACNUSA ne peut qu'être favorable à un tel observatoire, qu'elle a recommandé dans des rapports antérieurs, et trouve inadmissible qu'un tel délai soit nécessaire pour répondre à une demande somme toute relativement simple à satisfaire.

Procédures d'exploitation

Saisie par l'association Aussonne Environnement, l'Autorité avait demandé à la DGAC d'étudier des solutions alternatives à la procédure FISTO 5P pour les départs en piste 32R afin d'éviter le survol de la commune. Le SNA et la mission environnement de la DTA ont présenté leurs travaux intermédiaires en décembre 2015, mais le bilan des deux solutions envisagées était très défavorable en matière de sécurité. Toutefois, une troisième possibilité s'est fait jour à cette occasion, à laquelle l'ACNUSA a donné son accord. Les premiers résultats, présentés au collège en septembre 2016, sont très favorables en matière de sécurité comme de populations survolées. L'ACNUSA a estimé que ce scénario méritait une étude très approfondie, que la DGAC présentera à une prochaine CCE.

Vols de nuit

L'étude de la DGAC présente une évolution satisfaisante et conforme aux informations communiquées par le gestionnaire. De 2013 à 2015, on observe une diminution des vols de nuit de 7 767 à 6 874. Ce constat est également vrai pour les vols entre minuit et 6 heures qui décroissent de 1 852 à 1 450, soit en moyenne un peu plus de 4 vols par nuit. L'effort a porté sur toutes les catégories de mouvements : passagers (495 à 450), fret / poste (921 à 640) et vols non commerciaux (436 à 360), encore que ces derniers soient par définition peu prévisibles. Combinée avec le fait que, depuis le 30 octobre 2015, la marge minimale admise pour les avions du chapitre 3 a été portée de 10 à 13 EPNdB, cette réduction ne peut être que positive aux riverains. En effet, alors que l'on dénombrait en 2013, de 22 heures à 6 heures, pas moins de 126 mouvements d'aéronefs du chapitre 3 ayant une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB, ils n'étaient plus que 35 en 2015. Il est possible qu'une partie d'entre eux ait été recertifiée en chapitre 4, puisque les appareils de ce chapitre à marge inférieure à 13 EPNdB sont passés de 117 à 305 pendant la même période. Mais les 9 avions de marge inférieure à 10 EPNdB devraient en tout état de cause avoir disparu de la plateforme en 2016.

Plafonnement des vols de nuit

Lors de la rencontre entre l'Autorité et la CCE, l'aéroport a fermement confirmé son engagement de plafonner le nombre des vols entre minuit et six heures au maximum atteint en 2010. La question de l'année de référence pour fixer le plafond reste posée en 2016, les associations de riverains refusant toujours la position du gestionnaire. Ils demandent que celui-ci soit fixé au chiffre atteint en 2014, soit 4 vols contre 7 vols en 2010. Dans son rapport 2015, l'ACNUSA a soutenu la position du gestionnaire de l'aéroport, mais elle souhaite que toutes les possibilités soient recherchées pour limiter le nombre réel de vols.

Airbus

Une nouvelle question s'est posée en 2016 du fait de la forte progression du carnet de commandes d'Airbus et donc du processus de fabrication et de livraison qui en découle. Le constructeur souhaite utiliser ses cinq Beluga, avions anciens et relativement bruyants (A300-600 transformés), pour effectuer des livraisons la nuit : leur utilisation passerait de 5 000 à 10 000 heures de vol par an, impliquant de passer de 12 vols sur une plage horaire de 12 heures, cinq jours par semaine, à 20 vols sur une plage horaire de 18 heures, six jours par semaine. Les riverains estiment qu'Airbus devrait louer des appareils afin d'augmenter ses capacités diurnes et de réduire la plage horaire. Mais il semblerait qu'il n'existe actuellement aucun avion sur le marché ayant les mêmes performances que celles des seuls cinq Beluga construits et déjà utilisés par Airbus.

L'évolution prévue jusqu'à 2019, avec 300 vols en cœur de nuit, ne laisse pas d'inquiéter l'Autorité. Sans doute le constructeur a-t-il prévu d'accélérer l'arrivée des Super Beluga (sur base d'A330, nettement moins bruyants), en nombre suffisant. Néanmoins, la DSAC a insisté auprès d'Airbus pour qu'à court terme la société limite les vols de nuit et les plages de rotation. L'ACNUSA souhaite connaître les mesures prises par le constructeur pour répondre à cette demande.

Aide à l'insonorisation

À l'occasion de sa rencontre avec la CCE de Toulouse – Blagnac au début d'octobre 2016, l'ACNUSA a été saisie d'une demande de réouverture de dossiers d'aide à l'insonorisation. Plusieurs questions ont alors été soulevées et, compte tenu de leur caractère transversal, elles sont traitées dans la partie Aide à l'insonorisation (cf. page 68). Les dernières données disponibles sur la plateforme sont celles de la fin 2015. Il n'y a donc pas lieu d'y revenir dans ce rapport 2016.

Contact : M. Julien DELANNAY, Chargé de mission
06.29.14.27.09 / 01.39.85.95.96