

ENQUÊTE PUBLIQUE

PORTANT SUR LE PROJET DE RÉVISION DU PLAN DE SERVITUDES
AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT DE L'AÉRODROME

DE TOULOUSE-FRANCAZAL

REALISÉE DU 16 SEPTEMBRE 2024 AU 4 OCTOBRE 2024



RAPPORT ET CONCLUSIONS

MICHEL BLANC

Commissaire Enquêteur désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de
Toulouse

Novembre 2024

RAPPORT	3
1 Généralités	4
11 Contexte du projet.....	4
12 Cadre juridique	5
2 Organisation et déroulement de l'enquête	6
21 Opérations préalables à l'enquête	6
22 Composition du dossier	7
23 L'information du public	7
24 Déroulement de l'enquête	7
25 Clôture de l'enquête	8
3 Observations des services et collectivités publiques concernées	8
4 Présentation et analyse du projet	9
4.1 Révision de la surface latérale.....	10
4.1.1 La surface latérale dans le PSA en vigueur	10
4.1.2 Surface latérale dans le projet de révision du PSA	10
4.3 Révision de la première section de la trouée d'atterrissage.....	12
4.4 Révision de la première section de la trouée de décollage	13
4.5 Révision de la surface horizontale intérieure.....	14
4.6 Révision de la surface conique	16
4.7 Révision des sections suivantes de la trouée d'atterrissage.....	17
4.8 Révision de la trouée de décollage.....	Erreur ! Signet non défini.
4.9 Les effets de la révision du plan	Erreur ! Signet non défini.
5 Observations du public	Erreur ! Signet non défini.
CONCLUSIONS ET AVIS	Erreur ! Signet non défini.
CONCLUSIONS	Erreur ! Signet non défini.
1 Rappel du contexte et de l'objet de l'enquête	Erreur ! Signet non défini.

2 Déroulement de l'enquête publique**Erreur ! Signet non défini.**
3 Présentation du projet.....**Erreur ! Signet non défini.**
4 Observations du public et des services et collectivités locales concernées**Erreur ! Signet non défini.**

AVISErreur ! Signet non défini.

ANNEXE 1 : OBSERVATIONS DU PUBLIC 33

ANNEXE 2 : RÉPONSES DE LA DIRECTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE SUD AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC.... 43

ANNEXE 3 : ARTICLES DÉPÊCHE DU MIDI 2 NOVEMBRE 2024 53

RAPPORT

1 Généralités

11 Contexte du projet

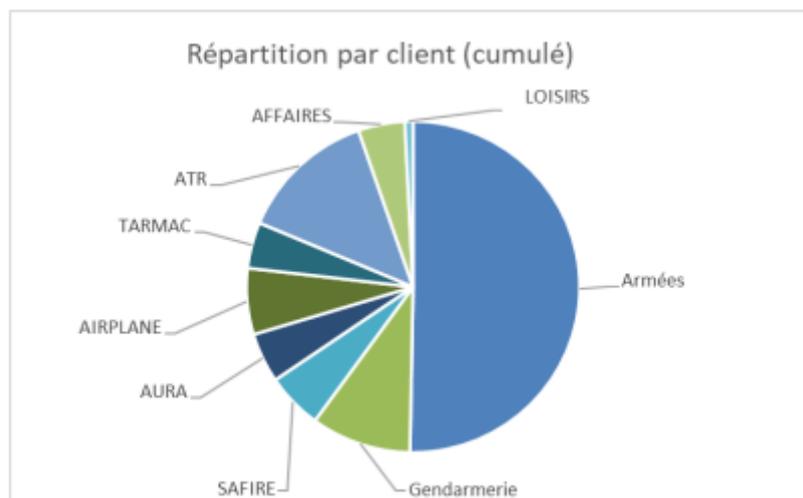
Francazal a été le premier aéroport public toulousain, officiellement inauguré en mars 1923, mais avec une activité attestée depuis 1911. Dans les années 1930, activités civiles et militaires se côtoyaient : point de départ de la ligne France Amérique du Sud d'Air France entre 1933 et 1936, essais des avions Dewoitine/SNCAM, création de la Base Aérienne 101.

Après la fermeture de cette base en 2009, l'aérodrome est devenu un aérodrome civil en janvier 2011, et le site de l'ancienne base a été divisé en 3 parties : au nord, 60 hectares affectés à l'Armée (1^{er} Régiment de Train Parachutiste) ; au centre, 170 hectares situés en partie sur la commune de Cugnaux et en partie sur celle de Portet sur Garonne et occupés par l'aérodrome proprement dit et un parc d'entreprises liées à l'aéronautique ; au sud-ouest, 38 ha de friches, situés sur la commune de Cugnaux, que Toulouse Métropole a acquis en 2020 en vue d'y implanter un « campus des mobilités innovantes et décarbonées » dont l'aménagement ne devrait pas débuter avant 2026.



L'aéroport est la propriété de la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA) détenue par 3 actionnaires : l'Aéroport de Toulouse Blagnac (39%), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse (10%) et la société EDEIS (51%). Cette dernière, spécialisée dans l'exploitation et le développement d'infrastructures aéroportuaires et portuaires en lien avec les collectivités locales, assure la gestion de l'aéroport. Le site de l'aéroport abrite les installations de 15 sociétés dont l'activité est liée à l'aéronautique. Celles-ci occupent des

hangars, bureaux et ateliers qui apparaissent sur la photo ci-dessus entre d'un côté, la D15 et le début de l'avenue du Général Joseph Bares, et de l'autre côté, le parking de stationnement des avions. Avec environ 3000 mouvements d'avion par an, le trafic de l'aéroport apparaît d'ampleur modeste. Environ la moitié est assurée Par 1° RTP pour l'entraînement, et le reste principalement par les sociétés implantées sur le site ainsi que par la gendarmerie.



Répartition par usager en 2023

L'aéroport est aujourd'hui couvert par un plan de servitude aéronautique de dégagement (PSA) établi selon les spécifications fixées par un arrêté interministériel du 9 juillet 1976. Un arrêté interministériel du 7 juin 2007 et modifié depuis à plusieurs reprises fixe de nouvelles spécifications techniques pour l'établissement de ce plan de servitude, d'où la nécessité de réviser le plan actuel.

Le plan de servitudes de dégagement d'un aéroport a pour objet de protéger son emprise et ses abords contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne lors des phases de décollage et d'atterrissage. Dans ce but le plan de servitude aérienne de dégagement délimite dans l'espace des surfaces de dégagement que ne doivent percer aucun obstacle vertical (constructions et arbres, principalement). Leur projection horizontale couverte de lignes ou courbes de niveau détermine pour chaque point situé sous ces surfaces une cote sommitale, c'est-à-dire une altitude maximale, que ne doivent pas dépasser les obstacles verticaux qui s'y trouvent.

16 ans après la publication de l'arrêté du 7 juin 2007, le Ministère chargé des transports a, par lettre en date du 7 juillet 2023, donné son accord pour le lancement de la révision du plan de servitudes aériennes de dégagement de l'aérodrome de Toulouse Francazal. *Cette décision apparemment tardive me semble donc relever plus d'un souci de régularisation d'une situation administrative que de la nécessité impérieuse d'assurer la sécurité des mouvements d'aéronefs sur cet aéroport.*

12 Cadre juridique

Les articles R.111-1 et les articles R.112-1 à 24 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs aux modalités d'organisation de l'enquête publique.

Les articles L.6351-2 à 5 et R.6351-3 à 29 du code des transports relatifs aux servitudes de dégagement.

La décision de Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse du 23 avril 2024 me désignant commissaire enquêteur pour cette enquête publique.

L'arrêté interpréfectoral du 21 juin 2024 de Messieurs les préfets de la Haute-Garonne et du Gers portant ouverture de l'enquête publique.

2 Organisation et déroulement de l'enquête

21 Opérations préalables à l'enquête

Le 15 mai 2024, j'ai participé à une réunion tenue à la préfecture de la Haute-Garonne avec Madame Hamon de la préfecture de la Haute Garonne en charge de l'organisation de l'enquête, Messieurs Debrez, également de préfecture de la Haute Garonne, Gautron de la direction de la sécurité de l'aviation civile sud (DSAC-sud), responsable du projet de révision du PSA de l'aéroport de Francazal. Assistaient également à cette réunion par visioconférence Mesdames Sanchez et Durigon de la préfecture du Gers.

J'ai paraphé les registres papier devant être déposés dans chacune des mairies des 38 communes concernées par le projet de révision du PSA. Ensemble nous avons décidé des dates de l'enquête, choisi 6 communes où des permanences seront tenues et fixé les dates de ces dernières, désigné la mairie de Cugnaux comme siège de l'enquête et débattu des modalités de la publicité d'enquête et de la participation du public par voie électronique sans prendre de décisions définitives sur ces deux sujets. Il a ultérieurement été décidé que public pourra faire parvenir ses observations sur une boîte mail créée pour l'occasion par DSA-Sud et que la publicité se limitera à ce qui est exigé par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Ma proposition de publier également l'avis d'enquête sur des affiches jaunes de format A2 dans les six communes retenues pour y faire des permanences n'a pas été retenue.

Le 16 juillet 2024, à la demande de Madame Hamon, je me suis rendu à la mairie de Toulouse pour y parapher 2 registres qui ne l'avaient pas été lors de la réunion du 15 mai.

Le 13 septembre 2024 j'ai rencontré à l'aéroport de Francazal Madame Bergouts, responsable de son exploitation, pour voir les lieux et lui demander les noms des propriétaires des 14 terrains sur lesquels étaient implantés des arbres identifiés dans le dossier d'enquête comme dépassant la hauteur maximale autorisée dans le projet de révision du PSA. Non seulement, elle n'a pas pu me donner cette information, mais elle n'avait pas connaissance du dossier d'enquête que je lui ai fait parvenir le lendemain. De plus elle m'a indiqué avoir davantage d'arbres dépassant la hauteur maximale autorisée dans le cadre du PSA actuellement en vigueur. J'ai ensuite profité de ce déplacement pour vérifier l'affichage de l'avis d'enquête dans les mairies de Villeneuve-Tolosane et de Cugnaux. Après cette visite, j'ai contacté Monsieur Gautron pour l'informer de ma rencontre avec Madame Bergouts. Apparemment surpris de la teneur de mes échanges avec elle, il m'a fait part de son intention de se rapprocher d'elle pour clarifier la situation.

22 Composition du dossier

- Plan d'ensemble au 1/25 000° (1 feuille)
- Plan de détail au 1/100 00 ° (1 feuille)
- Note annexe (17pages)

*La composition du dossier me parait conforme aux dispositions de l'article D.6351-6 du code des transports qui la réglemente. Les deux plans sont très clairs. Le plan de détail permet de repérer très précisément la localisation des obstacles verticaux dépassant les cotes limites autorisées. Toutefois le profil en travers indique de manière erronée que la surface latérale présente une pente de 12% au lieu de 14,3%. En revanche, la note annexe n'est pas rédigée en des termes aisément compréhensibles par un public non averti. Certaines parties semblent inutiles ou à tout le moins auraient pu être reportées dans une annexe. Ainsi la page 13 est consacrée aux « surfaces d'approche de précision » qui ne sont pas représentées sur le plan car moins contraignantes que les surfaces de dégagement. Il en va de même pour le paragraphe consacré aux « surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche ». **De plus, il est particulièrement regrettable que ne soit pas expliqué en quoi cette révision du PSA modifie le PSA existant et que ce dernier ne soit même pas évoqué dans cette note, ni précisé que ces servitudes de dégagement ne concernent en rien l'altitude de vol des avions.***

23 L'information du public

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié dans l'édition de Toulouse de La Dépêche du Midi et dans celle du Gers les 6 et 17 septembre 2024 ainsi que dans le Journal Toulousain les 6 et 17 septembre 2024. Il a également été publié sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne. *Toutefois je regrette que ma proposition de publier aussi cet avis sur des affiches jaunes de format A2 n'ait pas été retenue car il me semble qu'elle aurait pu être de nature à faciliter la participation du public à l'enquête.*

24 Déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée du 16 septembre 2024 à 00h00 au 4 octobre 2024 à 17h.

Un dossier d'enquête et un registre pour les observations du public ont été déposés dans chacune des mairies des 38 communes couvertes en partie ou en totalité par le PSA soumis à l'enquête. Le dossier a été également publié sur les sites internet des préfectures de la Haute-Garonne et du Gers.

Le public pouvait faire connaître ses observations en les déposant sur les registres en mairie, en les envoyant à une adresse mail créée pour les besoins de l'enquête ou en me les adressant par courrier postal à la mairie de Cugnaux.

Les courriers, courriels et contributions formulées sur les registres d'enquête autres que celui de la mairie de Cugnaux devaient être annexés à ce dernier et ajoutés sur le site internet de la préfecture de Haute-Garonne.

6 permanences ont été programmées :

Le 16 septembre 2024 à la mairie du quartier Saint-Simon de Toulouse de 14h à 17 h où personne ne s'est présenté ;

Le 18 septembre 2024 à la mairie de Tournefeuille 14h à 17 h où personne ne s'est présenté ;

Le 21 septembre 2024 à la mairie de Cugnaux de 9h à 12h où j'ai reçu Monsieur Combes, propriétaire d'un terrain sur lequel est situé un arbre dépassant l'altitude maximale autorisée dans le projet de révision et qui a déposé ultérieurement une contribution sur l'adresse mail de l'enquête. J'ai constaté lors de cette permanence que l'observation déposée sur le registre de la commune de Portet-sur Garonne, n'avait pas été reportée sur celui de la commune de Cugnaux, siège de l'enquête, contrairement aux spécifications de l'arrêté d'ouverture d'enquête. J'ai signalé ce fait par mail à Madame Hamon et cette erreur a été corrigée le 26 septembre.

Le 25 septembre 2024 à la mairie de Plaisance-du-Touch de 14h30 à 17h30 où personne n'est venu me rencontrer ;

Le 27 septembre de 14h30 à 17h à Portet-sur-Garonne où personne ne s'est présenté ;

Le 4 octobre 2024 à la mairie de Villeneuve-Tolosane de 9h30 à 12h30 où j'ai rencontré une personne venue se renseigner sur l'objet de l'enquête.

25 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close le 4 octobre 2024 à 17h. Le lundi 7 octobre la mairie de Pechbusque a transmis à Madame Hamon 2 contributions déposées ce jour-là en l'informant avoir indiqué aux personnes souhaitant écrire leur contribution sur le registre qu'elles avaient jusqu'à lundi pour le faire, la mairie étant fermée jeudi après-midi et vendredi après-midi. Considérant que le dépôt après la clôture de ces observations ne résultait pas d'une négligence de leurs auteurs, mais d'une erreur de la mairie dont ils n'étaient en rien responsables, j'ai décidé de prendre en compte ces observations.

Le 7 octobre, j'ai reçu le registre mis en place à la mairie de Vieille-Toulouse clos par Monsieur le Maire. Il contenait 2 observations déposées les 3 et 4 octobre, soit avant la clôture de l'enquête, qui n'avaient pas été transmises à la mairie de Cugnaux, siège de l'enquête, ni à la préfecture. Je les ai fait suivre à Madame Hamon qui les a aussitôt affichées sur le site internet de la préfecture à la page dédiée à l'enquête.

Au total, 11 contributions ont été recueillies.

Les mairies des 38 communes concernées ont toutes transmis le certificat d'affichage de l'avis d'enquête à la préfecture de la Haute-Garonne

Le 4 novembre 2024, date limite de remise de mon rapport, j'avais reçu les registres ouverts dans les mairies de 36 communes concernées par le projet de PSA, mais pas ceux ouverts dans les mairies de Péchabou et de Roques. J'ai donc demandé un report de 8 jours pour la remise de mon rapport dans l'espoir de recevoir d'ici là ces deux registres. J'ai reçu le 12 novembre le registre de Roques. La mairie de Péchabou a indiqué à la préfecture qu'elle ne retrouvait pas le registre.

3 Observations des services et collectivités publiques concernées

En conformité avec l'article R.6351-5 du code des transports, la direction de la DSAC-Sud a adressé le 2 octobre 2023 une lettre recommandée à tous les services et collectivités locales concernées les informant que le dossier de révision du PSA de l'aéroport de Francazal était

consultable sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne, leur demandant de lui faire connaître leur accord ou leurs observations sur ce dossier avant le 22 décembre 2023 et les informant qu'en l'absence de réponse avant cette date leur avis sera considéré comme favorable.

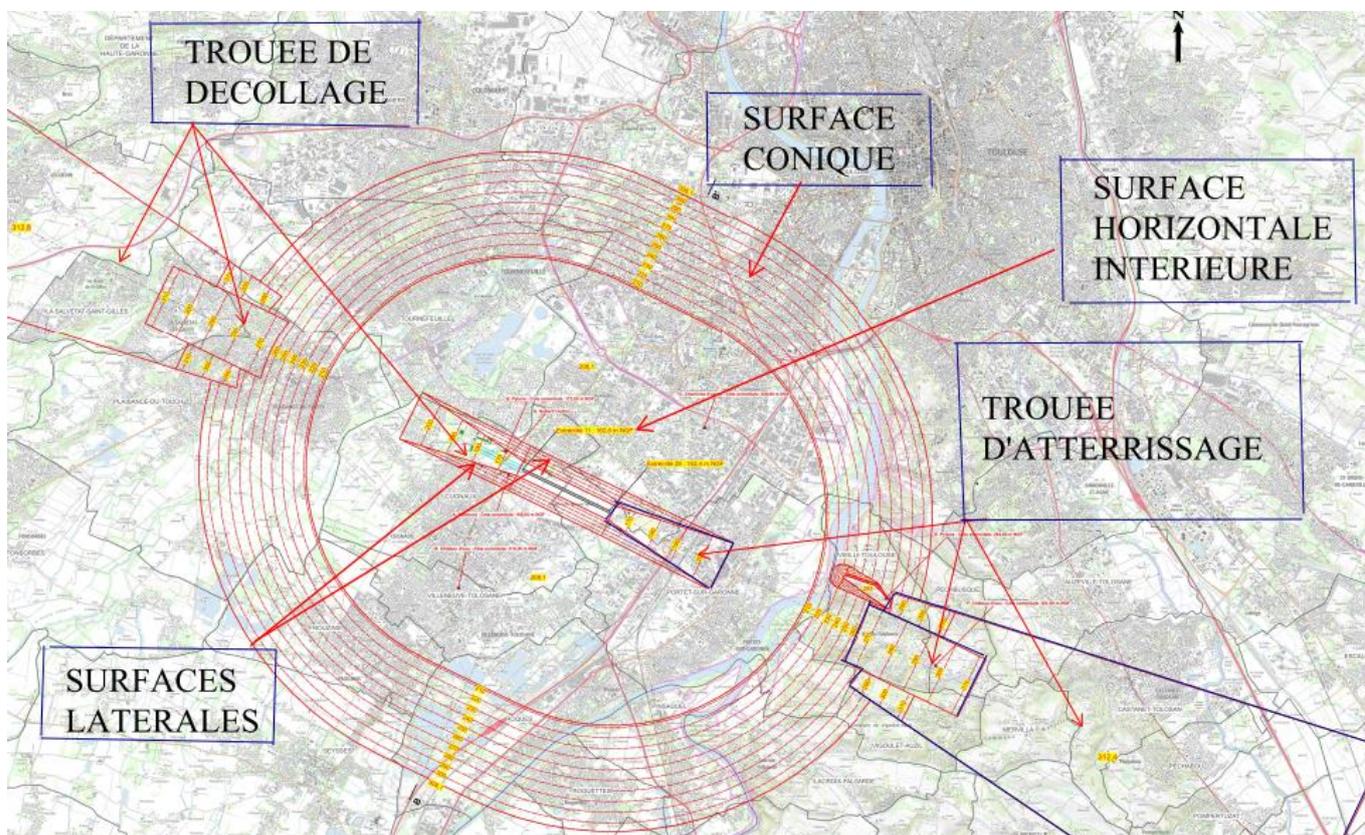
Au total, 76 services et collectivités ont été consultés. Seulement 12 ont répondu. Lesquels ont donné un avis favorable. La SETFA, société propriétaire de l'aéroport n'a pas répondu.

4 Présentation et analyse du projet

Le projet porte sur la révision du plan des servitudes de dégagement aéronautiques de l'aéroport de Toulouse-Meyreuil. Ces servitudes délimitent dans l'espace des surfaces de dégagement constituant des plafonds qu'aucun obstacle vertical implanté au sol ne doit percer. Chaque point de ces surfaces est caractérisé par son altitude par rapport au niveau de la mer (ou cote).

Ces surfaces de dégagement se répartissent en cinq catégories :

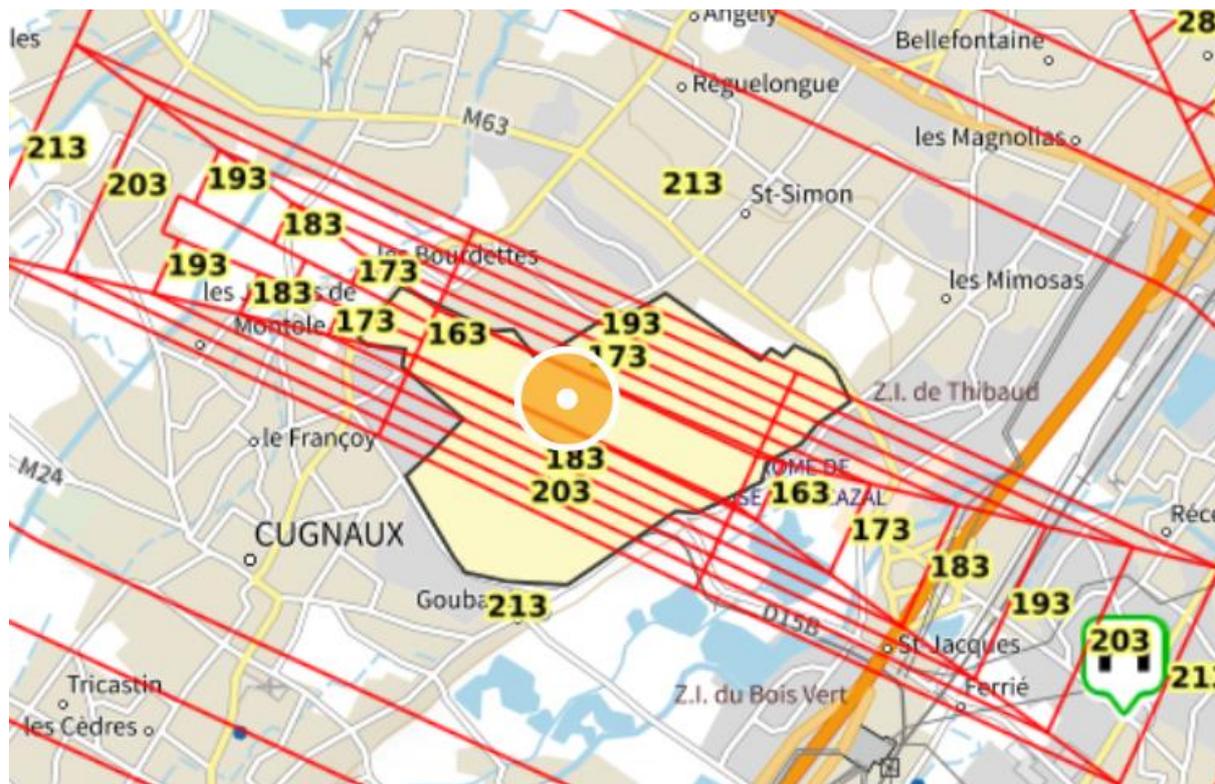
- la surface latérale le long de la piste et se prolongeant au-delà ;
- la surface horizontale intérieure ;
- la surface conique ;
- la trouée d'atterrissage et la trouée de décollage situées en prolongement de l'axe de la piste et pouvant comprendre plusieurs sections de pente différente.



4.1 Révision de la surface latérale

Les mesures effectuées sur le projet de PSA sont très précises car on dispose de plans papier. Celles faites sur le PSA en vigueur sont plus approximatives car je n'ai eu à ma disposition que le plan du site Géoportail et j'ai dû effectuer les mesures de distance à l'écran.

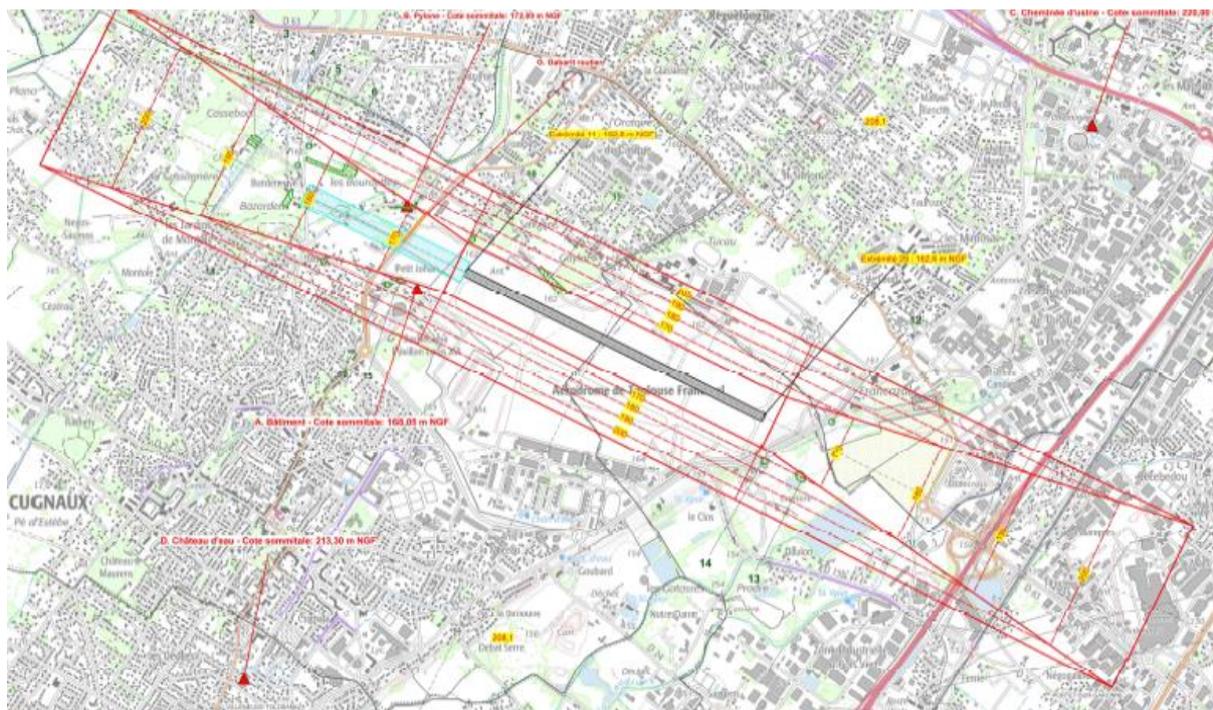
4.1.1 La surface latérale dans le PSA en vigueur



Surface latérale dans le PSA actuellement en vigueur

La projection au sol de la surface latérale est celle couverte sur ce schéma par des lignes de niveau resserrées et orientées nord-ouest/sud-est. Elle s'étend de part et d'autre de la piste. Elle épouse la forme d'un trapèze. Sa base, parallèle à la piste, distante de 150 mètres de l'axe de cette dernière est longue de 2 kilomètres et située à la cote 163. Ses côtés latéraux s'écartent de l'axe de la piste selon une pente (ou divergence) de 19%. Son bord long s'étend sur environ 7 kilomètres, il est situé à la cote 213. La hauteur du trapèze mesure 500 mètres. Depuis sa base la surface latérale s'élève selon une pente régulière de 10%, passant ainsi de 163 mètres à 213 mètres d'altitude.

4.1.2 Surface latérale dans le projet de révision du PSA

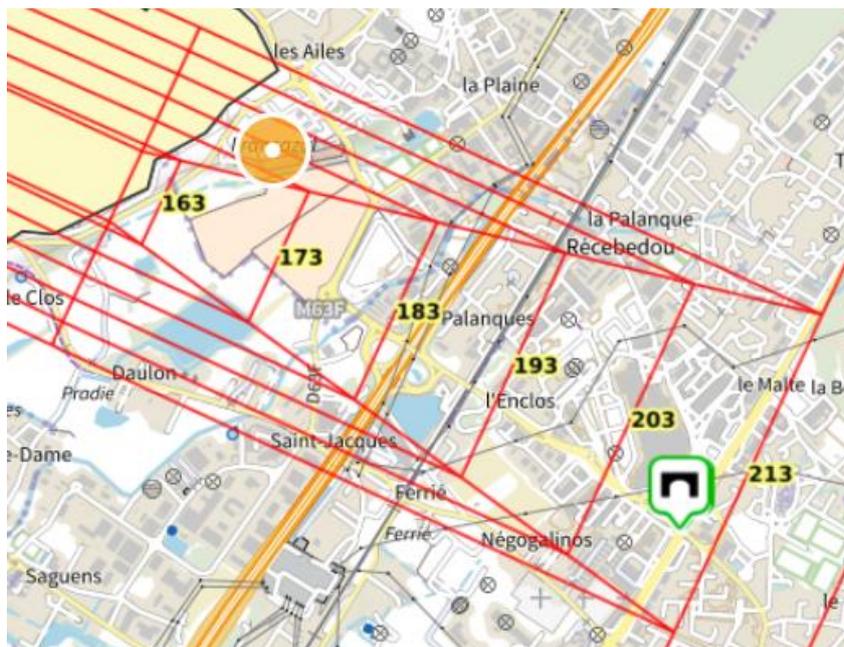


Surface latérale dans le projet de révision du PSA

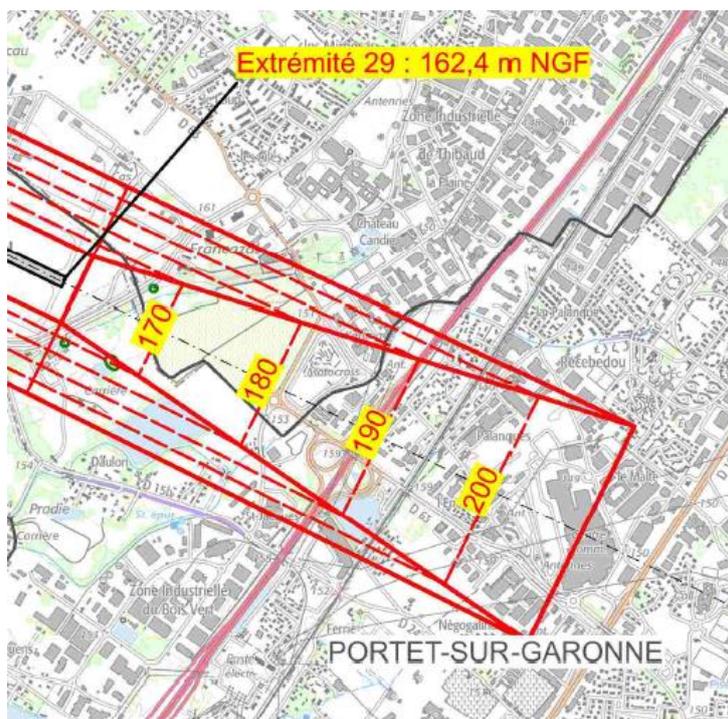
Le projet ne modifie ni la forme géométrique générale de la projection sur le sol de la surface latérale ni sa distance à l'axe de la piste. La base du trapèze est longue de 1920 mètres et située à la cote 162.8, ses côtés latéraux s'écartent de l'axe de la piste selon une pente (ou divergence) de 15%. Son bord long s'étend sur 6471 mètres, il est situé à la cote 208,1. Sa hauteur mesure 317 mètres. Depuis sa base la surface latérale s'élève selon une pente régulière de 14.3%, passant ainsi de 162.8 mètres à 208.1 mètres d'altitude.

L'impact de la révision tient principalement à la pente plus forte de cette surface latérale et plus accessoirement à sa divergence plus faible. Pour tous les points de la projection horizontale de la surface latérale du PSA en vigueur comprise entre sa base et son isoligne 208,1 mètres, la révision augmente l'altitude maximale autorisée des obstacles verticaux situés sous cette surface latérale. Au-delà de cette isoligne, c'est le contraire : la révision réduit l'altitude maximale autorisée.

4.3 Révision de la première section de la trouée d'atterrissage



Première section de la trouée d'atterrissage dans le PSA actuellement en vigueur



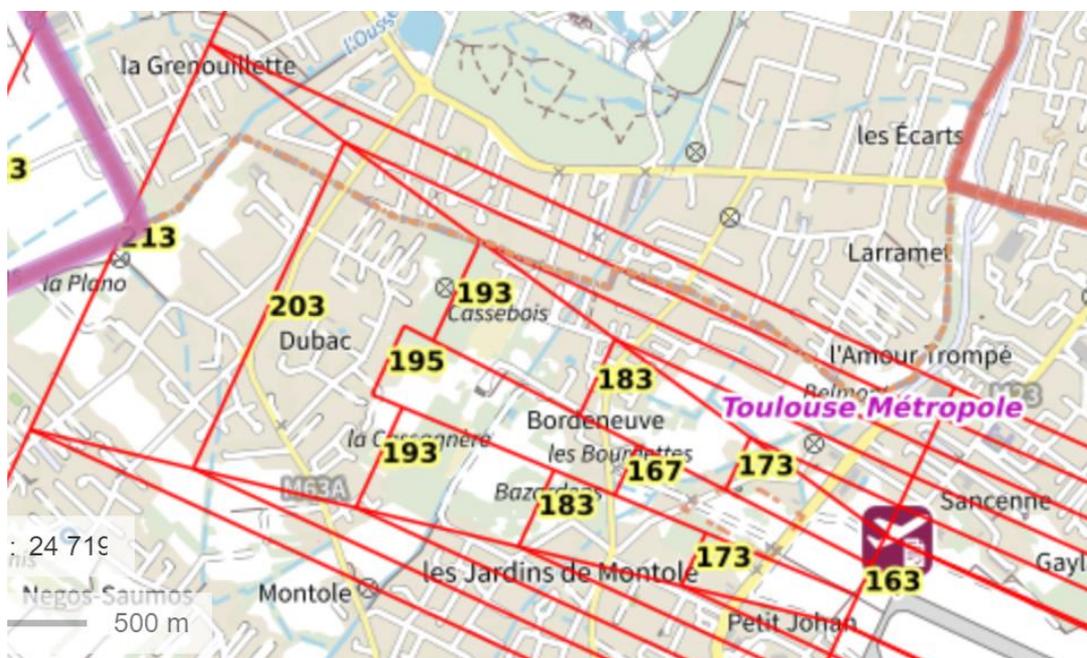
Première section de la trouée d'atterrissage dans le projet de révision du PSA

Dans le PSA actuel, comme dans le projet de révision la pente de la trouée est de 2% et sa largeur à l'origine de 300 mètres. Mais la distance de la base de la trouée à l'extrémité de la piste est plus courte dans le projet de révision (60 mètres) que dans le PSA en vigueur (80 mètres). A l'inverse la cote de la base de la trouée est plus élevée dans le projet de révision : 162,4 mètres contre 160 mètres dans le PSA en vigueur. De ce fait, sur l'étendue de la trouée

la cote dans le projet dépasse celle dans le PSA en vigueur de 2,80 mètres ($162.4 - 160 + (80 - 60) \times 0.02$). Il en découle une réduction de la contrainte imposée aux obstacles verticaux situés sous cette trouée. Allègement d'ailleurs renforcé du fait que la trouée est moins évasée dans le projet que dans le PSA en vigueur : la divergence, c'est-à-dire la pente du coté latérale de la trouée par rapport à l'axe de la piste, n'étant plus que de 15% contre 19% actuellement. Toutefois la trouée et donc sa projection horizontale est plus courte dans le projet de révision : 2285 mètres contre 2500 mètres actuellement. Au-delà d'une distance de 2345 ($2285 + 60$) mètres de l'extrémité de la piste, la cote dans le projet de révision reste constante à 208,1 mètres alors qu'elle continue à s'élever dans le PSA actuel, réduisant ainsi progressivement l'écart entre les cotes des surfaces de dégagement qui s'annule à environ 2450 mètres de l'extrémité de la piste. Au-delà, le projet de révision accroît la contrainte imposée aux obstacles situés sous les surfaces de dégagement.

4.4 Révision de la première section de la trouée de décollage

Dans le PSA en vigueur la projection horizontale de cette première section de la trouée de décollage est longue de 2500 mètres et débouche sur la surface conique à la cote 213 mètres. Sa base, située à 163 mètres d'altitude est large de 300 mètres et distante de 100 mètres de l'extrémité de la piste. Sa limite latérale s'écarte de l'axe de la piste selon une pente de 19%. Si, comme pour la trouée d'atterrissage, la trouée de décollage s'élève selon une pente moyenne de 2%. Elle comprend en son centre deux surfaces dont la pente est différente. La première dont la projection horizontale est longue de 800 mètres s'appuie sur une portion de la base de la trouée large de 100 mètres et s'élève selon une pente de 0,5%. Son bord latéral s'écarte de l'axe de la piste selon une pente de 4%.



Première section de la trouée de décollage dans le PSA en vigueur

Elle est prolongée par une seconde surface dont la projection horizontale est également longue de 800 mètres et s'élevant selon une pente de 3.5%. Réunies ces deux surfaces présentent une pente moyenne de 2%.

Dans le projet de révision la projection horizontale de la première section de la trouée est plus courte : 2265 mètres. Elle débouche sur la surface horizontale intérieure à l'altitude de 208,1 mètres. La révision réduit donc les contraintes imposées aux obstacles verticaux situés sous la trouée jusqu'à l'isoligne 208,1 mètres du PSA en vigueur (c'est-à-dire légèrement au-delà de l'extrémité de la trouée du projet de révision) et de façon particulièrement forte sous les surfaces centrales de la trouée du PSA en vigueur.

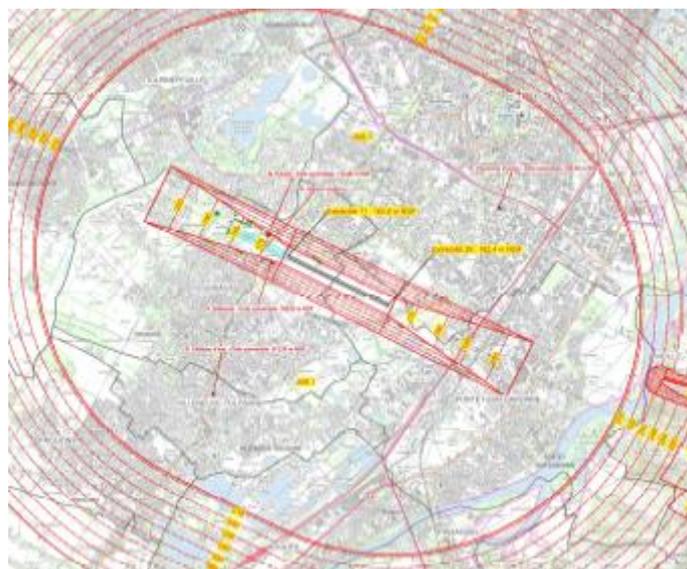
La figure ci-dessous indique schématiquement l'impact des modifications de la surface latérale et de la première section des trouées d'atterrissage et de décollage. Le projet de révision allège les contraintes liées aux surfaces de dégagement dans la zone hachurée en vert, il les aggrave dans la zone couverte de croisillons rouges.



4.5 Révision de la surface horizontale intérieure



Surface horizontale intérieure dans le PPA en vigueur



Surface horizontale intérieure dans le projet de révision du PSA

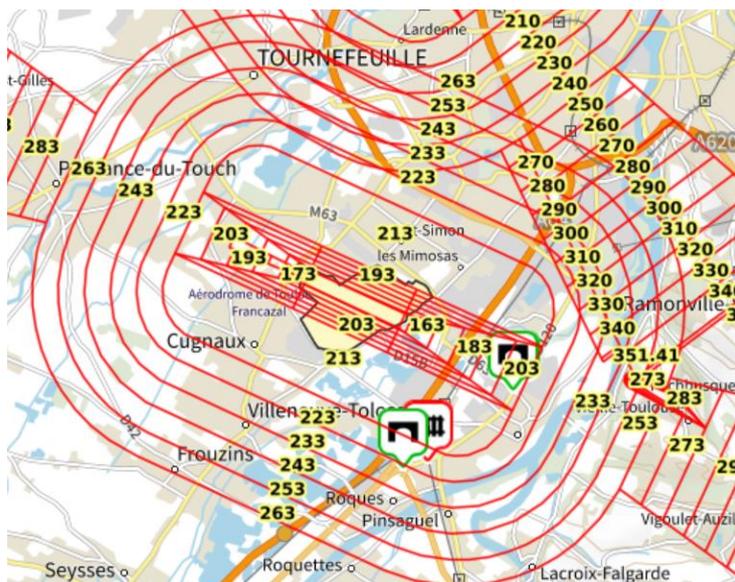
La surface horizontale intérieure correspond à la partie de ces schémas sans ligne ni courbe de niveaux.

La révision modifie la forme géométrique de cette surface horizontale et en accroît sensiblement la superficie. Dans la projection horizontale du PSA en vigueur le rectangle formé par la surface latérale et la première section de la trouée d'atterrissage et de celle de décollage sépare la surface horizontale intérieure en deux parties. Sa bordure intérieure coupe les axes perpendiculaires à la piste à 0,650 kilomètres de celle-ci et sa bordure extérieure à 2 kilomètres contre respectivement 0,470 et 4 kilomètres dans le projet de révision. La surface horizontale du PSA en vigueur est ainsi entièrement englobée dans celle du projet révision. Comme la cote de cette dernière est 208,1 mètres contre de 213 mètres dans le PSA en vigueur, la révision augmente les contraintes imposées par la servitude de dégagement en tous points situés sous la surface horizontale du PSA en vigueur. Néanmoins ces dernières

demeurent relativement légères. L'altitude au sol dans ce secteur est le plus souvent inférieure à 165 mètres, là où elle est la plus élevée, des constructions de 35 mètres de haut demeurent autorisées, comme par exemple des immeubles de 8 étages. Cette diminution de 4.9 mètres de l'altitude de cette surface de dégagement a pour effet de réduire le nombre des étages d'un ou deux.

4.6 Révision de la surface conique

La zone au sol couverte par la surface conique est représentée dans les schémas ci-dessous par la partie couverte par des courbes de niveau.



Surface conique dans le PSA en vigueur

Dans la partie droite du schéma apparaissent aussi les surfaces de dégagement de l'aéroport de Toulouse Blagnac.



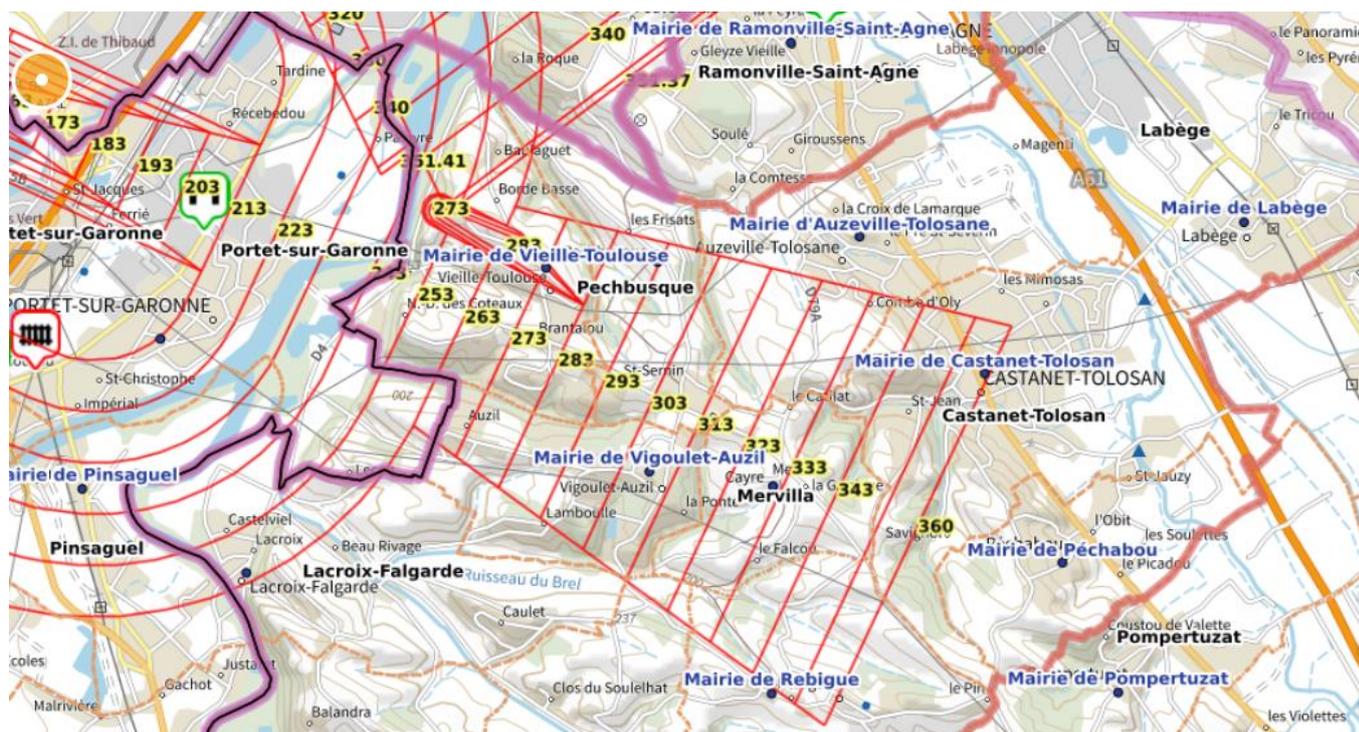
Surface conique dans le projet de révision du PSA

La limite inférieure de la surface conique s'appuyant sur la limite supérieure de la surface horizontale intérieure et cette dernière n'ayant pas la même forme géométrique ni le même éloignement par rapport à la piste dans le projet de révision que dans le PSA en vigueur, il en est de même pour la surface conique. De plus, dans le PSA en vigueur cette surface conique a une pente de 2% contre 5% dans le projet de révision.

Si on se situe sur l'axe perpendiculaire à l'axe de la piste et le coupant en son milieu. La zone couverte par la surface conique dans le PSA en vigueur débute à une distance d'environ 2 kilomètres à la cote 213 et se termine à une distance d'environ 4,5 kilomètres à la cote 263. Dans le projet de révision elle débute à une distance de 4 kilomètres à la cote 208.1 et se termine à une distance de 6 kilomètres à la cote 308,1. À une distance de 4,5 kilomètres la cote est de 233.1 mètres. Sur tout le segment de cet axe compris dans la surface conique du PSA en vigueur la révision abaisse donc les cotes de la servitude de dégagement et donc en augmente les contraintes. Quel que soit l'axe passant par le centre de la piste considéré, on parvient à la même conclusion.

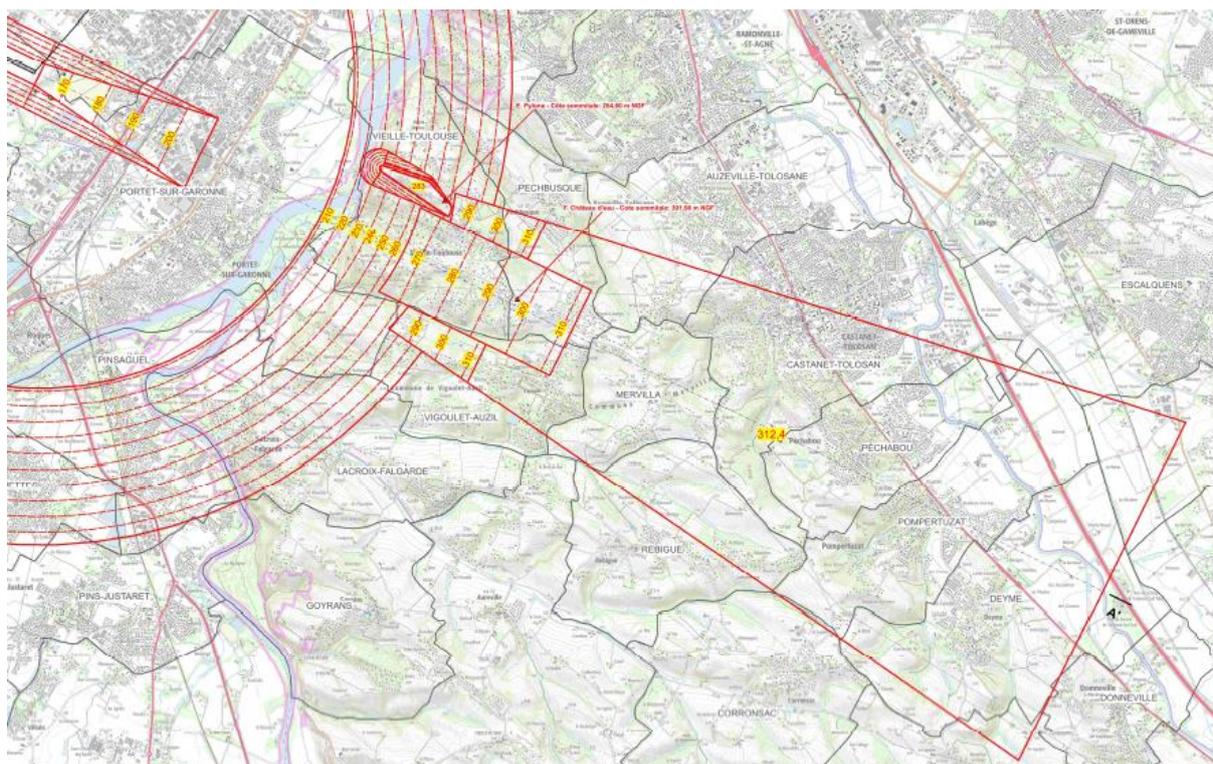
La révision accroît donc les contraintes pour tous les points situés sous la surface conique du PSA en vigueur

4.7 Révision des sections suivantes de la trouée d'atterrissage.



Sections suivantes de la trouée d'atterrissage dans le PSA en vigueur

Dans le PSA en vigueur la projection horizontale de cette section prend son origine à environ 5200 mètres du bord de la piste. Sa largeur à la base mesure environ 2350 mètres. Elle est d'une longueur de 5000 mètres avec des lignes de niveau indiquant une pente constante de 2%. Sa cote à son extrémité atteint 360 mètres. Son bord latéral s'écarte de l'axe de la piste selon une pente de 19%.

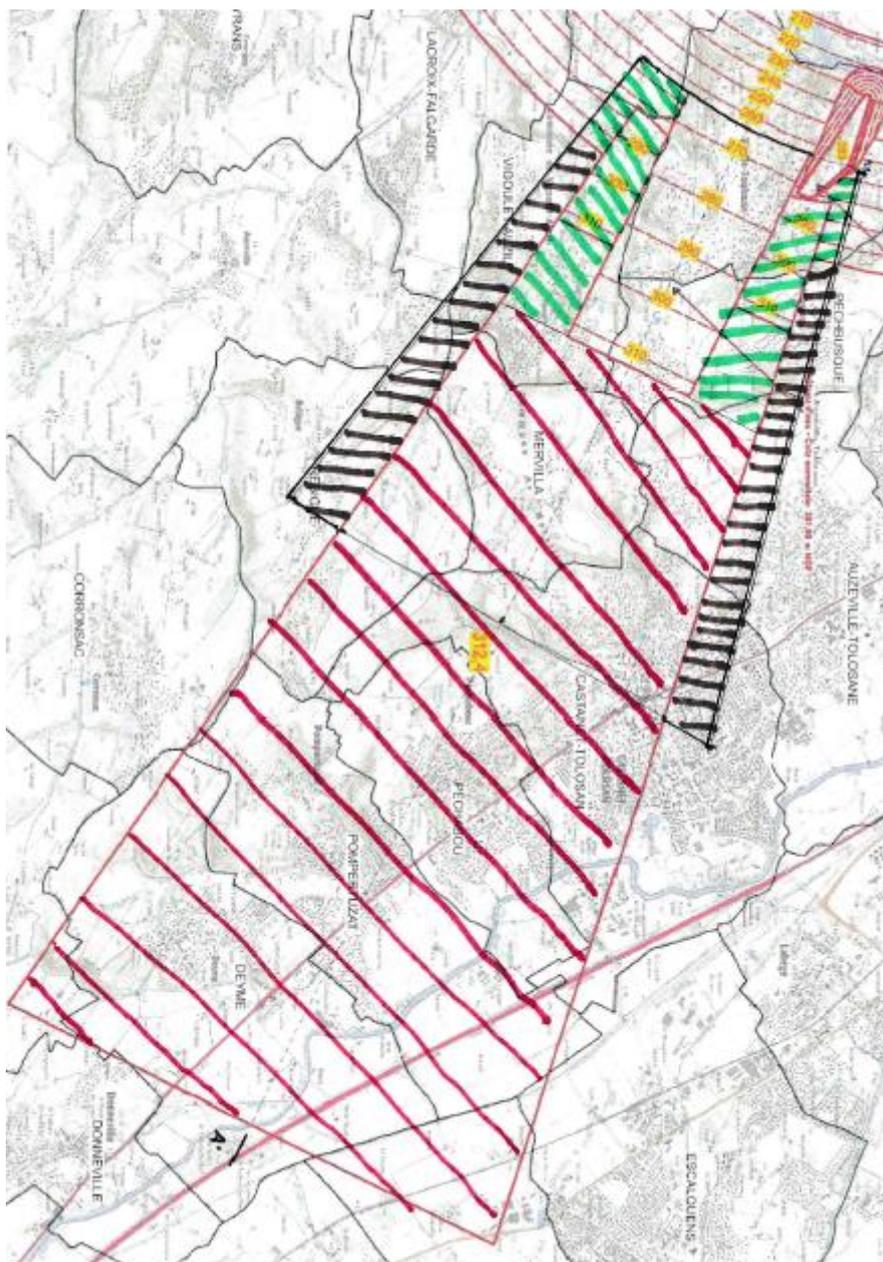


Sections suivantes de la trouée d'atterrissage dans le projet de révision du PSA

Comme dans le PSA en vigueur, la zone couverte cette section prend son origine à environ 5200 mètres du bord de la piste (5203 mètres précisément) mais avec une largeur à la base de seulement 1250 mètres. A une distance de 6 500 mètres elle s'élargit avec un bord latéral s'écartant de l'axe de la piste selon une pente de 15%. Puis pendant environ 1250 mètres elle comprend dans ses deux parties latérales une surface dont les lignes de niveau indiquent une pente d'environ 2,85% alors que dans sa partie centrale cette pente n'est plus que de 2%. Au-delà de l'isoligne 312.4 mètres, la trouée devient plate. La longueur totale de la zone couverte par la trouée dans ce projet de révision est nettement plus grande dans ce projet de révision que dans le PSA actuel (9856 mètres contre environ 5000).

Au total, dans la partie centrale de la trouée s'élevant selon une pente de 2% le projet ne modifie pas les contraintes imposées aux obstacles verticaux. Dans la zone comprise entre cette partie et les limites latérales de la trouée le projet réduit les contraintes. Sur la portion de la trouée située au-delà de la limite supérieure de la partie centrale le projet aggrave les contraintes. Enfin la trouée étant moins évasée que dans le PSA en vigueur, le projet supprime les contraintes existantes au-delà de la limite latérale de la trouée du projet.

L'illustration ci-dessous indique schématiquement les modifications de contraintes apportées par la révision. Les contraintes sont supprimées dans les zones hachurées en noir, allégées dans les celles hachurées en vert, aggravées dans celles hachurées en rouge et non modifiées dans les zones non hachurées.



4.8 Révision de la trouée de décollage

Dans le projet de PSA la trouée de décollage a les mêmes caractéristiques que la trouée d'atterrissage. Dans le PSA en vigueur la trouée de décollage diffère de celle d'atterrissage seulement par la longueur de sa projection horizontale : 15 kilomètres, soit nettement plus que dans le projet de révision : 9,83 kilomètres. Au-delà de ce seuil, la révision supprime donc les contraintes de servitude de dégagement et en deçà de ce seuil elle les modifie exactement de la même façon que pour la trouée d'atterrissage.

4.9 Les effets de la révision du plan

Le plan de détail positionne les obstacles dont la cote sommitale crève les surfaces de dégagement délimitant la servitude. Sont ainsi concernés des constructions, des arbres et des gabarits routiers, c'est-à-dire les hauteurs des véhicules circulant sur des voies.

Ce gabarit routier dépasse la hauteur autorisée de 1,4 mètre. 6 constructions sont repérées : 2 pylônes, 2 châteaux d'eau, une cheminée et un bâtiment dont les hauteurs de dépassement varient de 0,35 à 11,9 mètres. Toutefois, après étude au cas par cas prenant en compte les modalités d'exploitation de l'aéroport, ces obstacles ont été jugés comme n'affectant pas la sécurité des avions et ne sont donc pas frappés de servitude.

En revanche, 14 groupes d'arbres ou arbres isolés qui font saillie au-dessus des surfaces de dégagement demeurent frappés de servitude et devraient théoriquement de ce fait être éliminés. Cependant, tous ces arbres dépassent la hauteur autorisée dans le cadre du PSA en vigueur. La révision du PSA augmente la cote des surfaces sous lesquelles ils sont implantés. Non seulement la révision ne crée pas de nouvelles servitudes, mais elle réduit les hauteurs de dépassement de ces arbres, et supprime la servitude pour les arbres dont la cote sommitale excède la hauteur autorisée sous l'empire du PSA actuel, mais plus sous celui du projet de révision du PSA.

Les documents d'urbanisme et les permis de construire doivent respecter les servitudes imposées par les PSA. La révision, dans la mesure où elle abaisse dans certaines zones le plafond des surfaces de dégagement pourrait apparaître comme créant de nouvelles contraintes d'urbanisme. Toutefois, ces renforcements de la servitude concernent des secteurs où elle n'apparaît pas très contraignante. Par exemple là où la surface horizontale intérieure est abaissée de 213 à 208,1 mètres des constructions de 35 mètres de haut demeurent autorisées aux endroits les plus élevés, comme par exemple des immeubles de 8 étages.

5 Observations du public

11 observations ont été recueillies. Elles sont annexées dans leur intégralité au présent rapport et ci-dessous résumées. Les réponses de la DSAC Sud à ces contributions sont également annexées à ce rapport et synthétisées ci-dessous en caractères rouges. Mes propres remarques apparaissent en caractères bleus.

Observation 1 déposée sur le registre de la mairie de Pechbusque

Monsieur Belair note qu'au-dessus de Pechbusque la zone affectée par le PSA est large d'environ 3 kilomètres alors que la piste est à moins de 6 kilomètres et que les instruments de pilotage permettent qu'à cette distance les aéronefs ne soient pas éloignés de plus de 200 ou 300 mètres de l'axe de la piste. Il pense qu'en fait l'enquête est réalisée en vue d'une utilisation plus importante de l'aérodrome, ce qui ne fera qu'accroître les nuisances sonores et environnementales subies par la population.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Les surfaces du PSA n'ont pas de relations avec les critères de construction des procédures aux instruments publiées, utilisables par les aéronefs et sont indépendantes de la précision des dispositifs de navigation embarqués à bord des aéronefs.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant de l'aérodrome

Les démarches faites par certains riverains auprès de l'exploitant de l'aérodrome sont restées vaines.

Observation 2 envoyée à l'adresse mail créée pour l'enquête

Madame Obrié-Farré, propriétaire d'une maison située à proximité de la mairie de Salvetat-Saint-Gilles, signale qu'en 2015 les passages des avions militaires ne se faisaient que le mercredi après-midi et à une altitude raisonnable, mais que depuis le confinement ces passages se sont multipliés et les vols se font beaucoup plus bas entraînant un encrassement prématuré de son toit. Elle souhaiterait que la fréquence des passages soit ramenée à une fois par semaine et surtout que l'altitude des vols soit haussée.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

Les survols à basse altitude au-dessus de cette commune pourraient être en lien avec l'utilisation par les avions militaires de la zone de parachutage de Fonsorbes. Il n'y a pas de lien entre cette activité et les servitudes de dégagement. La DSAC Sud n'est pas gestionnaire de cette zone et ne peut apporter plus de précisions.

Observation 3 déposée sur le registre de la mairie de Vieille Toulouse

Madame Bénédicte Lubrand estime que le projet de révision n'est pas clair et pense qu'elle a pour finalité de faire circuler des avions vers l'aérodrome de Franczal et sera préjudiciable aux habitants de la commune en termes d'inconfort sonore et de pollutions.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant de l'aérodrome

Observation 4 envoyée à l'adresse mail créée pour l'enquête

Monsieur Junca domicilié à Salvetat-Saint-Gilles Boulevard Maryse Bastié se plaint des nuisances occasionnées par le survol à basse altitude des avions militaires et n'a jamais reçu de la part des autorités concernées de réponses à l'expression de son mécontentement.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant de l'aérodrome

Cette observation va dans le même sens que l'observation 2. Par ailleurs, conseiller à un riverain qui se plaint de n'avoir jamais eu de réponses des autorités concernées de saisir l'exploitant de l'aérodrome m'apparaît pour le moins inapproprié.

Observation 5 envoyée à l'adresse mail créée pour l'enquête

Le Collectif Francazal, association intercommunale, déclare avoir « appris de manière fortuite l'existence de cette enquête, à défaut notamment de la moindre publicité sur les panneaux d'affichage public comme sur le site internet de la Mairie de Cugnax ». Ce collectif note l'absence de justification d'un nouveau plan de servitudes par rapport à l'existant et constate que « la notice explicative se borne à rappeler une série de données dont il est impossible de dire si elles ont été actualisées en conséquence d'un ou plusieurs éléments nouveaux ». Il identifie très précisément les modifications apportées au PSA en vigueur par ce projet de révision.

Il sollicite le rejet de ce nouveau PSA en ce qu'il prévoit une pente de la trouée de décollage sensiblement inférieure à celle de 5 %.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Les modifications apportées au PSA en vigueur par le projet de sa révision tiennent à l'évolution de la réglementation. Les servitudes actuelles ont été fixées en 1976 sur la base des spécifications d'un arrêté de 1963. Depuis un nouvel arrêté a été publié en 2007. C'est en référence aux spécifications de cet arrêté et des modifications qui y ont été apportées depuis que le projet de révision a été élaboré.

Ce collectif a effectué une analyse particulièrement fouillée des modifications apportées par cette révision. Je partage entièrement son point de vue sur les insuffisances de la note de présentation. S'agissant de la pente de la trouée de décollage elle ne fait que traduire les prescriptions de l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

Observation 6 envoyée à l'adresse mail créée pour l'enquête

Monsieur Desfieux, domicilié à la Salvetat-Sant-Gilles, considère que les surfaces de dégagement de ce projet de PSA sont beaucoup trop basses et vont générer de fortes nuisances sonores. Il estime que la valeur des propriétés va décroître et demande si des mesures pour les compenser vont être prises telles que la diminution de la base de la taxe foncière ou le versement d'une indemnité.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

Le projet de révision permet au point le plus élevé de la commune l'érection de constructions de 81 mètres de haut et modifie peu la cote des servitudes de dégagement par rapport au PSA en vigueur et ne peut avoir pour cette raison aucune incidence sur la valeur des propriétés.

Observation 7 envoyée à l'adresse mail créée pour l'enquête

Monsieur Combes que j'ai reçu lors de ma permanence tenue à Cugnaux est propriétaire d'une parcelle englobée dans l'emplacement n°3 sur lequel le projet de révision identifie un arbre isolé crevant la surface de dégagement couvrant son terrain. Cet arbre perce déjà cette surface dans le PSA en vigueur. Il a reçu plusieurs courriers de la société gestionnaire de l'aéroport l'enjoignant de réduire la hauteur de ses arbres en se fondant sur un relevé d'obstacle établi par un géomètre expert. Il a demandé en vain communication de ce relevé et de ceux effectués par la DSAC Sud pour la réalisation du projet de révision du PSA. Il ne conteste pas le principe de servitude à laquelle son arbre serait assujéti, mais le fait que ne lui soit pas fournis des éléments objectifs établissant le dépassement de la hauteur de l'arbre. Il demande en conséquence que sa parcelle soit retirée de l'emplacement n°3.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. Un relevé spécifique sera prochainement réalisé en coordination avec l'exploitant de l'aéroport et ses résultats lui seront communiqués.

Observation 8 déposée sur le registre de la mairie de Vieille Toulouse

Monsieur Serre, adjoint au Maire de Vieille Toulouse, estime que les plans fournis ne permettent pas de juger de la hauteur restant disponible pour les constructions ou la végétation sous-jacentes aux surfaces de dégagement, ni de situer les parcelles concernées par la servitude. Pour remédier à ces deux inconvénients, il estime nécessaire d'ajouter sur les fonds de carte des plans les courbes de niveau du terrain naturel et le plan cadastral qui permet de localiser les habitations afin que chacun puisse juger de l'impact des servitudes annoncées.

Dans l'état actuel des informations fournies, Monsieur Serre réserve son jugement quant à l'acceptabilité de ce plan de servitudes.

Résumé de la réponse de la DSAC Sud. La matérialisation sur le fond de carte des lignes de niveau et du plan parcellaire serait de nature à rendre le plan inexploitable. Lors de l'instruction d'une demande d'urbanisme les documents déposés comportent des informations sur l'altitude du terrain (TN) permettant de s'assurer que la cote sommitale (TN+ hauteur) respecte la servitude de dégagement. En utilisant le site Géoportail, il est possible de superposer le PSA et le plan parcellaire et d'obtenir les informations évoquées dans cette contribution.

Je partage le point de vue de la DSAC sud sur les difficultés de lecture que pourrait engendrer la figuration sur le plan des courbes de niveau du terrain naturel. En revanche, la suggestion de Monsieur Serre de d'ajouter le plan cadastral sur le fond de carte du plan des servitudes de dégagement me parait utile. L'utilisation du site Géoportail évoquée par la DSAC Sud dans sa réponse montre que c'est possible sans créer de difficultés de lecture.

Observation 9 déposée sur le registre de la mairie de Vieille Toulouse

Monsieur Robert, Maire de Vieille Toulouse, se demande si l'enquête publique relative au plan de servitudes aéronautiques de l'aéroport de Toulouse Francazal survient dans la perspective d'attribuer à cet aérodrome de nouvelles fonctions. Il juge utile d'analyser dès maintenant les nuisances pouvant être générées par l'aéroport dans l'éventualité de l'évolution de ses fonctions. Il réaffirme son souhait que la concertation demeure le principe de base pour définir le futur de Francazal.

Résumé de la réponse de la DSAC sud. La révision du PSA est rendue nécessaire par l'évolution réglementaires des normes techniques.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour l'élaboration des surfaces PSA. Le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aéroport.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant de l'aérodrome

Le souhait que la concertation demeure le principe de base au cas où une évolution des fonctions de cet aéroport serait envisagée me paraît parfaitement légitime.

Observation 10 déposée sur le registre de la mairie de Pechbusque après la clôture de l'enquête suite à une mauvaise information donnée par les services de la mairie

Cette personne remarque, à très juste titre, qu'aucun document mentionne l'état existant à comparer avec le projet pour évaluer les écarts de trajectoire ou d'altimétrie. Elle compare le projet de PSA avec le plan d'exposition aux bruits de l'aéroport et en déduit que des modifications importantes sont apportées que l'enquête publique ne mentionne pas, rendant cette dernière incomplète.

La DSAC Sud n'a pas apporté de réponse à cette observation

Le projet de révision du PSA est sans rapport avec le plan d'exposition aux bruits et n'a aucun effet sur l'altitude de vol des avions. Il élève l'altitude des surfaces de dégagement et allège donc les servitudes imposées aux obstacles verticaux sur la plus grande partie du territoire de la commune. Mais il a l'effet inverse sur la pointe nord-ouest du territoire de la commune

Observation 11 déposée sur le registre de la mairie de Pechbusque après la clôture de l'enquête suite à une mauvaise information donnée par les services de la mairie

Ces personnes notent l'absence d'éléments de comparaison entre la situation actuelle et la situation future présentée dans ce projet. Elles pensent que les surfaces de dégagement déterminent l'altitude minimale de survol des aéronefs et s'inquiètent des nuisances en résultant au nord de la commune. Elles expriment leur désaccord avec ce projet pour son manque de clarté et les problématiques quotidiennes qu'il pourrait générer pour les habitants de la commune. Ils souhaitent avoir des réponses sur l'objectif de l'enquête.

La DSAC Sud n'a pas apporté de réponse à cette observation

Le seul objectif du projet de révision du PSA est sa mise en conformité avec l'arrêté du 7 juin 2007 modifiant les spécifications techniques servant de base à l'établissement des servitudes dégagement.

Remarques générales sur ces observations

La note de présentation aurait dû détailler les modifications apportées au PSA en vigueur par ce projet de révision et clairement préciser que les surfaces de dégagement ne régissent nullement les altitudes de survol des avions et n'ont donc aucun impact sur les nuisances en résultant.

L'objectif de l'enquête est de recueillir les avis des habitants sur le projet de révision du PSA. Mais les insuffisances dans la présentation du projet ont le plus souvent conduit le public à exprimer des craintes et des critiques sur des sujets sans rapport avec l'objet de cette révision du PSA.

CONCLUSIONS ET AVIS

CONCLUSIONS

1 Rappel du contexte et de l'objet de l'enquête

L'aéroport est aujourd'hui couvert par un plan de servitude aéronautique de dégagement (PSA) établi selon les spécifications fixées par un arrêté interministériel du 9 juillet 1976. Un arrêté interministériel du 7 juin 2007 et modifié depuis à plusieurs reprises fixe de nouvelles spécifications techniques pour l'établissement de ce plan de servitude, d'où la nécessité de modifier le plan actuel.

Le plan de servitudes de dégagement d'un aéroport a pour objet de protéger son emprise et ses abords contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne lors des phases de décollage et d'atterrissage. Dans ce but le plan de servitude aérienne de dégagement délimite dans l'espace des surfaces fixant pour chaque point situé sous ces surfaces une altitude maximale que ne doivent pas dépasser les obstacles verticaux (constructions et arbres notamment) qui s'y trouvent.

16 ans après la publication de l'arrêté du 7 juin 2007, le Ministère chargé des transports a, par lettre en date du 7 juillet 2023, donné son accord pour le lancement de la révision du plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Toulouse Francazal. ***Cette décision apparemment tardive me semble donc relever plus d'un souci de régularisation d'une situation administrative que de la nécessité impérieuse d'assurer la sécurité des mouvements d'aéronefs sur cet aéroport.***

2 Déroulement de l'enquête publique

Par décision en date du 23 avril 2024, Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Toulouse m'a désigné pour mener une enquête publique sur le projet de révision des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Toulouse Francazal.

L'enquête s'est déroulée du 16 septembre 2024 à 0h au 4 octobre 2024 à 17h.

Un dossier d'enquête et un registre pour les observations du public ont été déposés dans chacune des mairies des 38 communes couvertes en partie ou en totalité par le PSA soumis à l'enquête. Le dossier a été également publié sur les sites internet des préfectures de la Haute-Garonne et du Gers.

Le dossier d'enquête comprenait un plan d'ensemble, un plan de détail et une note annexe. Sa composition respectait les dispositions le concernant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et du code des transports. Une petite erreur s'était glissée dans la coupe transversale où la pente de la surface latérale était indiquée à 12,5% au lieu de 14,3%. ***La note annexe n'était pas rédigée en des termes aisément compréhensibles par un public non averti. Certaines parties semblaient inutiles car ne concernant pas réellement le projet de révision, mais surtout il n'était pas expliqué en quoi cette révision du PSA modifiait le PSA existant, lequel n'était même pas évoqué dans cette note, ni précisé que ces servitudes de dégagement ne concernaient en rien l'altitude de survol des avions ni l'évolution du trafic sur l'aéroport. Or c'est précisément ces deux sujets qui ont suscité les craintes d'une partie du public.***

Le public pouvait faire connaître ses observations en les déposant sur les registres en mairie, en les envoyant à une adresse mail créée pour les besoins de l'enquête ou en me les adressant par courrier postal à la mairie de Cugnaux.

Les contributions formulées sur les registres d'enquête autres que celui de la mairie de Cugnaux devaient être annexées à ce dernier et ajoutées sur le site internet de la préfecture de Haute-Garonne.

6 permanences ont été programmées :

Le 16 septembre 2024 à la mairie du quartier Saint-Simon de Toulouse de 14h à 17h, le 18 septembre 2024 à la mairie de Tournefeuille 14h à 17 h, le 21 septembre 2024 à la mairie de Cugnaux de 9h à 12h, le 25 septembre 2024 à la mairie de Plaisance-du-Touch de 14h30 à 17h30, le 27 septembre de 14h30 à 17h à la mairie de Portet-sur-Garonne et le 4 octobre 2024 à la mairie de Villeneuve-Tolosane de 9h30 à 12h30. Au cours de ces permanences j'ai rencontré deux personnes, l'une à Cugnaux et l'autre à Villeneuve Tolosane.

L'avis d'ouverture d'enquête a été publié dans l'édition de Toulouse de La Dépêche du Midi et dans celle du Gers les 6 et 17 septembre 2024 ainsi que dans le Journal Toulousain les 6 et 17 septembre 2024. Il a également été publié sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne et sur les panneaux d'affichage des 38 mairies des communes en totalité ou partie concernées par la révision du PSA. ***Toutefois je regrette que ma proposition de publier aussi cet avis sur des affiches jaunes de format A2 n'ait pas été retenue car il me semble qu'elle aurait pu être de nature à faciliter la participation du public à l'enquête.***

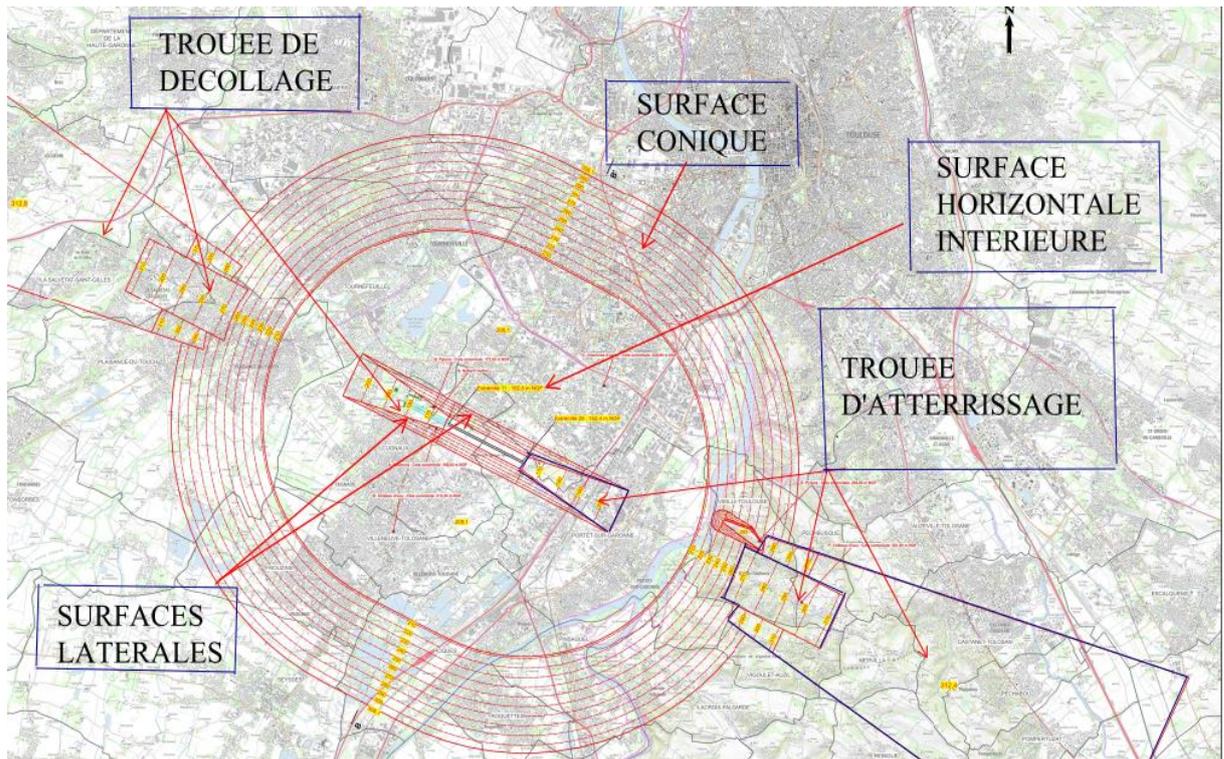
L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions. Toutes les mairies concernées ont transmis à la préfecture un certificat d'affichage. J'ai reçu les registres déposés dans 37 des 38 communes. Il manque celui de Péchabou, les services de cette mairie ont indiqué ne pas l'avoir retrouvé.

3 Présentation du projet

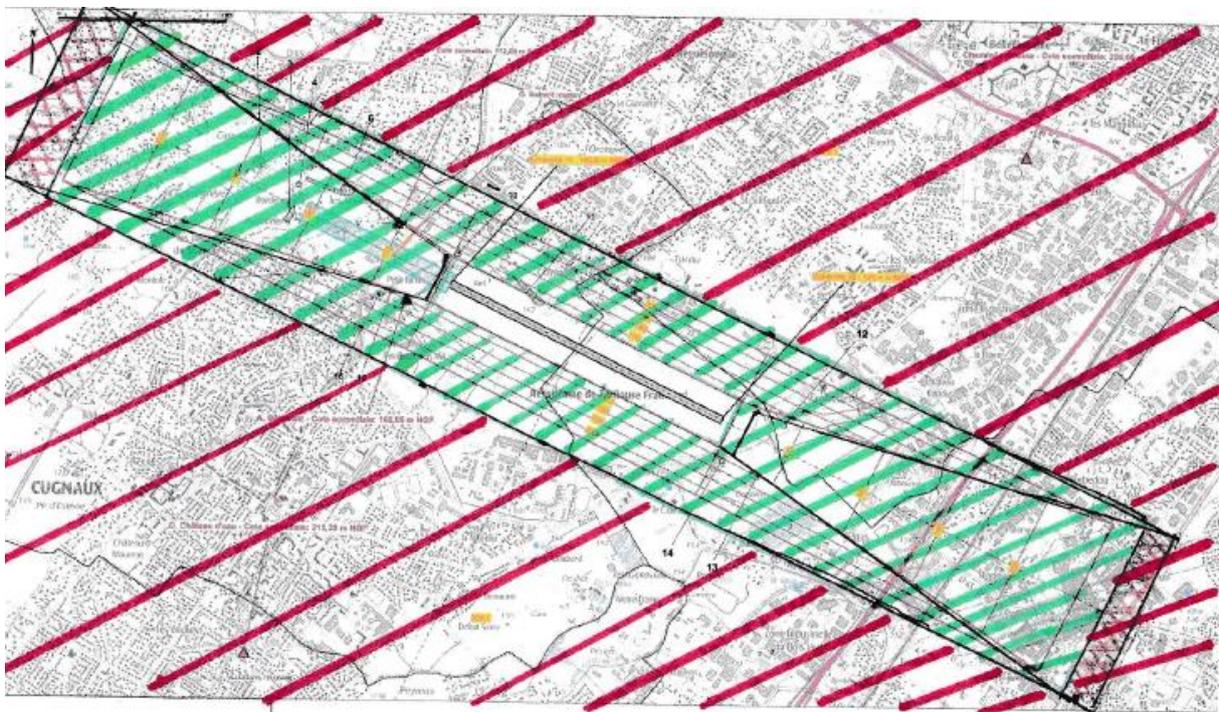
Le projet porte sur la révision du plan des servitudes de dégagement aéronautiques de l'aéroport de Toulouse Francazal. Ces servitudes délimitent dans l'espace des surfaces de dégagement constituant des plafonds qu'aucun obstacle vertical implanté au sol ne doit percer. Chaque point de ces surfaces est caractérisé par son altitude par rapport au niveau de la mer (ou cote).

Ces surfaces de dégagement se répartissent en cinq catégories :

- la surface latérale le long de la piste et se prolongeant au-delà ;
- la surface horizontale intérieure ;
- la surface conique ;
- la trouée d'atterrissage et la trouée de décollage situées en prolongement de l'axe de la piste et pouvant comprendre plusieurs sections de pente différente.

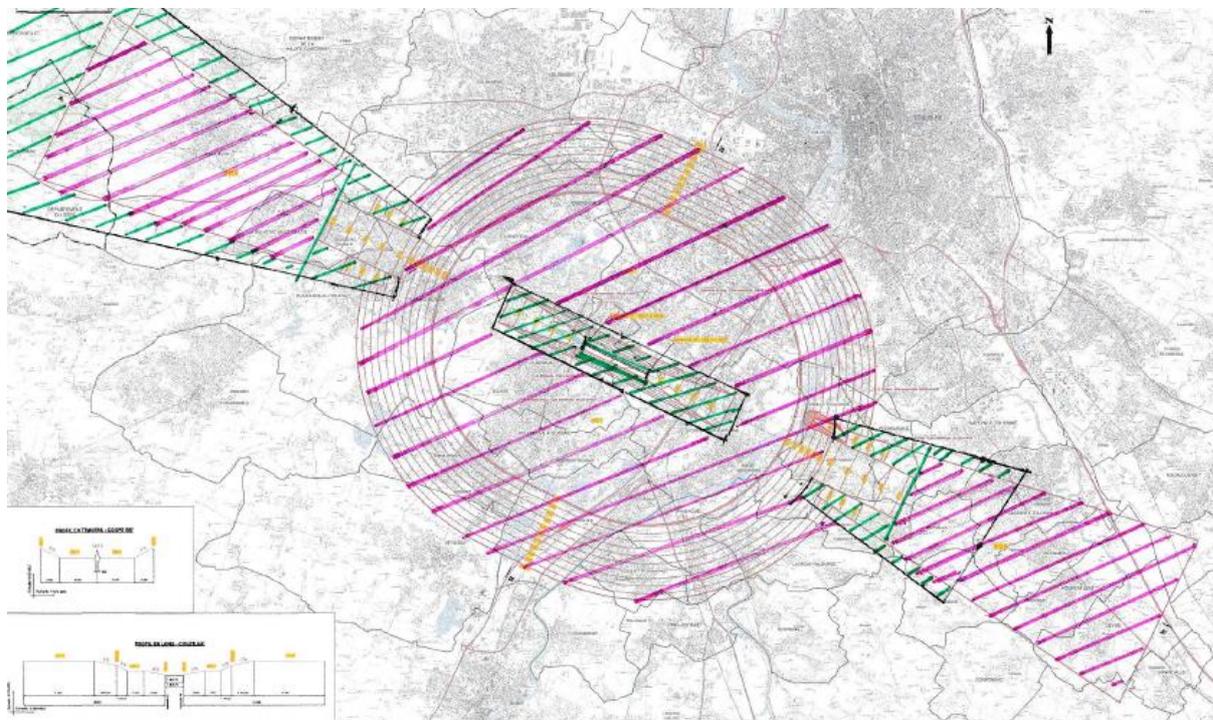


L'illustration ci-dessous indique schématiquement les effets de la révision dans la partie centrale du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.



La révision élève le plafond des surfaces de dégagement et allège donc les contraintes dans les zones couvertes de rayures vertes et les aggrave dans celles couvertes de rayures rouges

L'illustration ci-dessous indique schématiquement, avec les mêmes conventions, les effets de la révision sur l'ensemble du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.



La révision allège les contraintes à proximité de la piste sous les surfaces latérales et sous la première section des trouées d'atterrissage et de décollage, c'est-à-dire là où elles sont les plus fortes. Ailleurs, la révision abaisse le plus souvent la cote des surfaces de dégagement, en particulier au niveau de la surface horizontale intérieure dont l'altitude est ramenée de 213 à 208,1 mètres. Toutefois, le renforcement de la servitude n'apparaît pas dans ce cas très contraignant puisqu'il autorise même aux endroits les plus élevés des constructions de 35 mètres de haut, comme par exemple des immeubles de 8 étages.

Le plan de détail de la partie centrale du plan positionne les obstacles dont la cote sommitale crève les surfaces de dégagement délimitant la servitude. Sont ainsi concernés des constructions, des arbres et des gabarits routiers, c'est-à-dire des hauteurs des véhicules circulant sur des voies.

6 constructions sont repérées (2 pylônes, 2 châteaux d'eau, une cheminée et un bâtiment) dont les hauteurs de dépassement varient de 0,35 à 11,9 mètres. Toutefois, après étude au cas par cas prenant en compte les modalités d'exploitation de l'aéroport, ces obstacles ont été jugés comme n'affectant pas la sécurité des avions et ne sont donc pas frappés de servitude.

En revanche, 14 groupes d'arbres ou arbres isolés qui font saillie au-dessus des surfaces de dégagement demeurent frappés de servitude et devraient théoriquement de ce fait être écimés. Cependant, tous ces arbres situés sous les surfaces latérales et la première section de la trouée d'atterrissage dépassent la hauteur autorisée dans le cadre du PSA en vigueur sans

qu'aucune sanction n'ait frappé les propriétaires concernés. Non seulement la révision ne crée pas de nouvelles servitudes, mais elle réduit les hauteurs de dépassement de ces arbres, et supprime la servitude pour ceux dont la cote sommitale excède la hauteur autorisée sous l'empire du PSA actuel, mais plus sous celui du projet de révision du PSA.

Monsieur Gautron m'a indiqué n'avoir pas connaissance, sur le territoire couvert par la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud, de cas de poursuites engagées contre des propriétaires n'ayant pas, en dépit des courriers reçus leur enjoignant de le faire, écimé les arbres perçant les surfaces de dégagement. Cette tolérance des autorités suggère que le non-respect de cette servitude n'affecte pas la sécurité des aéronefs.

4 Observations du public et des services et collectivités locales concernées

11 contributions, dont 2 sur le registre déposé à la mairie de Pechbusque le lundi 7 octobre, soit après la clôture de l'enquête. Je les ai cependant prises en considération, leurs auteurs n'étant pas responsables de cette irrégularité car induits en erreur par le personnel de la mairie qui leur avait dit pouvoir déposer leurs observations ce jour-là en raison de la fermeture de la mairie les après-midi des jeudi 3 et vendredi 4 octobre.

Les thèmes abordés et questions soulevées par ces contributions se répartissent comme suit :

- Manque de clarté et Insuffisance du dossier qui n'explique pas les modifications apportées par rapport au PSA en vigueur : 4 contributions
- Craintes que la révision du PSA soit due à des perspectives d'accroissement du trafic sur l'aéroport : 3 contributions
- Craintes d'une aggravation des nuisances en raison de la trop basse altitude des surfaces de dégagement : 2 contributions
- Crainte d'une baisse de la valeur des maisons en raison de la trop basse altitude des surfaces de dégagement : 1 observation
- Demandes de réduction du nombre de vols et de l'augmentation de l'altitude de survol des avions militaires au-dessus de la commune de La Salvetat-Saint-Gilles : 3 contributions
- Demandes de modifications du projet : 3 contributions
 - Demande d'augmentation de la pente de la trouée de décollage à 5%
 - Demande de faire figurer sur le plan les parcelles cadastrales et les lignes de niveau du terrain naturel
 - Retrait d'une parcelle de l'emplacement n°3 identifié sur le plan de détail comme abritant un arbre dépassant les limites autorisées par les servitudes de dégagement.

Certaines des craintes soulevées par le projet et des critiques émises à son encontre, qui ont d'ailleurs fait l'objet d'articles dans la Dépêche du Midi du 2 novembre 2024, auraient été évitées si la note de présentation avait expliqué en quoi le projet de révision modifie le PSA en vigueur et précisé que les servitudes de dégagement n'ont aucun effet sur les trajectoires et les altitudes de vol des avions.

Par ailleurs, la direction de la DSAC-Sud a adressé le 2 octobre 2023 une lettre recommandée à tous les services et collectivités locales concernées les informant que le dossier de révision du PSA de l'aéroport de Francazal était consultable sur le site internet de la préfecture de la Haute-Garonne, leur demandant de lui faire connaître leur accord ou leurs observations sur ce dossier avant le 22 décembre 2023 et les informant qu'on absence de réponse avant cette

date leur avis sera considéré comme favorable. Au total, 76 services et collectivités ont été consultés. Seulement 12 ont répondu. Lesquels ont donné un avis favorable. La SETFA, société propriétaire de l'aéroport n'a pas répondu.

AVIS

Les dispositions du code des transports et du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique concernant cette enquête publique ont été respectées à l'exception de la non transmission au commissaire enquêteur du registre d'enquête ouvert dans la mairie de PÉCHABOU. Cette irrégularité, à supposer que des observations aient été déposées sur ce registres, ne me semble pas avoir privé le public d'une garantie ni été de nature à influencer le sens de la décision que prendra le ministre en charge de l'aviation civile car au point le plus haut de cette commune et au niveau le plus bas de la surface de dégagement la concernant, le projet de PSA autorise des constructions de 63 mètres de haut à Péchabou, hauteur que par ailleurs n'atteint aucun arbre dans nos contrées au climat tempéré.

Sur l'intérêt général du projet

Les PSA dans la mesure où ils contribuent à la sécurité du transport aérien présentent un caractère d'intérêt général. Toutefois la présente enquête ne porte pas sur l'élaboration d'un PSA, mais sur la révision du PSA actuellement en vigueur. **Les modifications apportées** à ce PSA par le projet de révision, vu leur faible ampleur, ne me semblent pas présenter un caractère évident d'intérêt général. Cependant, le PSA en vigueur ne respecte pas les spécifications techniques de l'arrêté du 7 juin 2007 relatives aux servitudes aéronautiques, **le projet de révision du PSA**, dans la mesure où il permet, quoique tardivement, de régulariser cette situation **présente clairement, à mon sens, un caractère d'intérêt général.**

Sur les atteintes aux intérêts privés

Les atteintes aux intérêts privés des servitudes de dégagement portent pour l'essentiel sur la limitation de la hauteur autorisée des constructions et des arbres situés sous les surfaces de dégagement.

- S'agissant des constructions existantes. Le projet en identifie six dont les hauteurs dépassent la limite autorisée. Toutefois, après étude au cas par cas, elles ont été jugées comme n'affectant pas la sécurité des avions et ne sont donc pas frappées de servitude.
- S'agissant des constructions futures. Dans les secteurs où les modifications apportées par le projet de révision élèvent la cote des surfaces de dégagement, le projet ne porte atteinte à aucun intérêt privé, bien au contraire. Dans les secteurs où cette cote est abaissée, le projet accroît les contraintes, mais de façon très limitée en autorisant dans le pire des cas des constructions d'une hauteur de 35 mètres qui sont d'ailleurs peut-être déjà interdites par les règlements des PLU en vigueur. Au total, les atteintes aux intérêts privés, si elles existent, me semblent particulièrement faibles.
- S'agissant des arbres. Le projet identifie 14 arbres isolés ou groupes d'arbres qui font saillie au-dessus des surfaces de dégagement. Tous sont situés sous la surface latérale ou la première section de la trouée d'atterrissage dont les cotes sont augmentées dans le projet de révision. Non seulement ce dernier ne crée pas de nouvelles servitudes, mais réduit les hauteurs de dépassement de ces arbres, et supprime la servitude pour

ceux dont la cote sommitale excède la hauteur autorisée sous l'empire du PSA actuel, mais plus sous celui du projet de révision du PSA.

- Par ailleurs Monsieur Gautron m'a indiqué n'avoir pas connaissance, sur le territoire couvert par la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud, de cas de poursuites engagées contre des propriétaires n'ayant pas, en dépit des courriers reçus leur enjoignant de le faire, écimé les arbres perçant les surfaces de dégagement. Cette tolérance des autorités suggère que le non-respect de cette servitude n'affecte pas la sécurité des aéronefs. Il conviendra donc qu'une étude au cas par cas soit réalisée pour apprécier si les arbres repérés comme dépassant la limite de hauteur autorisée présente, ou pourrait présenter à l'avenir, un risque réel pour la sécurité aéronautique et dans la négative supprimer la servitude les concernant.

Pour ces raisons, je donne un avis favorable au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Toulouse-Francazal sous les 3 réserves suivantes.

Réserve 1

Une étude au cas par cas devra être réalisée pour apprécier si les arbres repérés comme dépassant la limite de hauteur autorisée présente, ou risque de présenter à l'avenir, un risque réel pour la sécurité aéronautique et dans la négative la servitude les concernant devra être supprimée.

Réserve 2

L'erreur sur la pente de la surface latérale dans la coupe transversale du plan devra être corrigée

Réserve 3

Pour une bonne information du public, la note de présentation devra être complétée en indiquant clairement que les surfaces de dégagement sont sans aucun rapport avec l'altitude de vol des avions et en expliquant toutes les modifications que le projet apporte au PSA en vigueur au moyen d'une carte identifiant par des couleurs différentes les secteurs où le projet réduit, supprime, augmente et crée des servitudes de dégagement.

Recommandation

Le Plan des servitudes de dégagement pourrait utilement faire figurer les limites parcellaires sans que cela nuise à sa lisibilité comme le démontre la consultation sur le site Géoportail du PSA en vigueur.

Fait à Montastruc la Conseillère, le 12 novembre 2024.



Michel Blanc, commissaire enquêteur

ANNEXE 1 : OBSERVATIONS DU PUBLIC

Observation N°1

Observations de M^{lle} D. Belair

Cette enquête pose deux types de questions -

1- Pourquoi sur la commune de Pechbusque la zone affectée est large d'environ 3 kms alors que la piste est à proximité (moins de 5 kms). Les instruments de pilotage des avions permettent qu'à cette distance de la piste ils ne soient pas éloignés de l'axe de celle-ci de plus de 20/30m. Comme on le constate pour les atterrissages sur Bagnac qui est encore plus distant.

2- Si cette enquête est menée on peut supposer que c'est pour une raison précise!

Qui est certainement la prévision d'utilisation de cet aéroport de façon plus importante?

Et là, alors que les nuisances sonores et environnementales croissent en augmentation, aucune information précise n'est apportée.

Surtout que l'on commence à voir des AIRBUS type A-320 y atterrissant et survolant la commune à moins de 300/400 pieds.

On peut supposer que les populations concernées découvriront les nuisances au fil de l'eau, et seront là encore obligées de se battre pour en atténuer les effets.

Observation N°2

Sujet : enquête publique Toulouse-Francazal

Date : 01/10/2024 16:00

Pour : dsacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr

Bonjour,

C'est la première fois que je participe à une enquête publique et je ne sais pas si ma démarche est la bonne. Sinon, veuillez m'en excuser s'il-vous-plaît. Si j'ai bien compris votre demande, cela concerne le passage des avions militaires (parachutistes) au-dessus des communes notées sur l'enquête publique. Si c'est bien le cas, je suis ravie de pouvoir donner mon point de vue. Pour l'anecdote, mon père était un ancien parachutiste militaire 😊.

Je suis propriétaire avec mon mari d'une maison sur la commune de la Salvetat-Saint-Gilles depuis maintenant 9 ans. Elle se situe au centre, près de la mairie. A notre arrivée en juillet 2015, les passages de l'avion militaire se faisait au-dessus de notre maison les mercredis après-midi uniquement et à une distance raisonnable. Cela ne nous posait pas plus de problèmes que ça (même si bien entendu le mieux aurait été de ne pas avoir de passage du tout, ayant déjà beaucoup de passage sur la route devant chez nous).

Depuis 2020 et le confinement, les passages se sont multipliés, sur des jours différents, au point que je ne peux plus vous dire quels jours exactement, cela paraît aléatoire. Et le plus gros problème étant que nous avons l'impression que les avions vont bientôt arracher les tuiles tellement ils volent bien plus bas qu'avant! En est pour preuve l'encrassement prématuré du toit (que je nettoie régulièrement) et des meubles de jardin, certainement à cause des rejets de kérosène. Nous n'avions pas ces soucis en arrivant sur la commune, c'est vraiment depuis 2020 que cela est devenu très désagréable.

Nous aurions aimé être au moins avertis de ces changements.

N'avoir qu'une demi-journée de passages répétés par semaine serait vraiment appréciable mais surtout que l'altitude de vol soit plus haute au-dessus des habitations. Nous avons déjà les désagréments de la route qui se sont amplifiés (tous les camions des alentours sont détournés devant chez nous depuis quelques années), les vols des avions en plus, ça fait beaucoup.

Je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une excellente journée.

Observation N°3

Le 16 septembre 2024 14 heures à 19 heures

Observations de N° ^{me} LUBRANO Bénédicte le 16/09/24

à 8h45. Le projet relatif à cette révision n'est pas éliminatoire. La priorité est certainement de faire circuler des avions sans gêner le voisinage de Francazal. Je pense que cela ne peut être que préjudiciable aux habitants du B. communal de Vieille Teulouse dans la mesure où l'installation d'un aéroport dans le secteur de Vieille Teulouse se situe dans l'axe d'axe d'axe de la piste de l'aéroport de Francazal.

B. Lubrano

Observation N°4

Sujet : enquête publique

Date : 02/10/2024 19:57

Pour : dsacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr

Bonjour,

Je souhaite porter à votre connaissance les nuisances occasionnées par le survol à basse altitude par des avions militaires du lotissement dans lequel je réside. En effet, j'habite à la Salvetat Saint Gilles depuis 12 ans au 102 boulevard Maryse Bastié et je subis de manière régulière ces survols de mon jardin qui selon l'orientation du vent nous imposent même des odeurs de kérosène...

A la belle saison ce phénomène est particulièrement pénible à supporter en raison des décibels générés par les moteurs de ces avions. J'ai manifesté mon mécontentement à plusieurs reprises et n'ai jamais reçu la moindre réponse.

Bien cordialement,

Observation N°5



Objet : Enquête sur la révision du plan de servitudes aéronautiques au bénéfice de l'aérodrome de Toulouse-Francazal,

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Le Collectif Francazal est une association intercommunale et apolitique, créée dans le but d'éviter que la reconversion de l'aérodrome de Francazal ne se fasse au détriment des habitants des communes environnantes.

Il veille à la limitation des nuisances générées par l'activité du site, afin de préserver la qualité de vie des habitants de ces communes, notamment celles qui sont affectées par le plan d'exposition au bruit de Francazal.

Il siège à la « Commission consultative de l'environnement de Francazal », présidée par le Préfet de la Haute-Garonne et a en conséquence qualité pour produire sa contribution à l'enquête publique concernant le projet de Révision du plan de servitudes aéronautiques au bénéfice de l'aérodrome Toulouse-Francazal.

Nous avons d'ailleurs appris de manière fortuite l'existence de cette enquête, à défaut notamment de la moindre publicité sur les panneaux d'affichage public comme sur le site internet de la Mairie de Cugnaux, pourtant désignée comme siège de l'enquête, ce qui pose comme souvent en la matière la question d'une volonté réelle d'associer la population concernée aux projets de la puissance publique impactant l'environnement.

Une première observation s'impose, à savoir l'absence de justification d'un nouveau plan de servitudes par rapport à l'existant et il est édifiant à ce titre de constater que la notice explicative se borne à rappeler une série de données dont il est impossible de dire si elles ont été actualisées en conséquence d'un ou plusieurs éléments nouveaux.

Ce n'est donc qu'en rapprochant les PSA actuels et à venir, au résultat de l'évolution demandée que l'on est en capacité de mesurer cette évolution sans que les motifs en soient explicités (type d'appareil, missions ou contraintes nouvelles, incidence d'un PEB à venir...)

Ainsi, s'agissant de la surface de dégagement 11, si l'on constate un léger relèvement de l'altitude d'un PSA à l'autre sur la première partie soit de 167 à 180 à l'extrémité de la piste des feux, puis de 195 à 200 au niveau du quartier Dubac, on relève en revanche le maintien d'une limite 312.8 aux environs de La Salvetat là où l'ancien document montrait une limite s'élevant graduellement jusqu'à 536 jusqu'aux environs de Léguevin, et donc une aggravation de la servitude sur les 7 500 derniers mètres.

La même situation est visible coté 29 avec un relèvement de 163 à 170, de 173 à 180 et une limite finale de 312,4 là où l'ancien document montrait une limite s'élevant graduellement jusqu'à 360.

S'agissant de la trouée d'atterrissage 11 comme 29, n'est pas mieux expliqué le découpage du profil, cette fois-ci sur les 7 500 premiers mètres, avec une pente à 2 % sur les 2265 m à partir du bout de piste, suivie d'une pente nulle sur les 1735 m suivants (limite 208,1) d'une pente à 5 % sur les 1 156,67 m suivants passant à 2 % sur les derniers 2 343,33 m.

Quant à la pente de la trouée de décollage elle est de 2 % sur la totalité des 15 000 m.

Cette pente nous interroge, alors que la norme est en général de 5 % voir :
carte 10 du document accessible au <http://saspozatise.free.fr/AEROPORT%2003.html>
site de l'ACAT-Toulouse.org : https://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/atterrissage.original.pdf
et en particulier à Blagnac pour les avions militaires où selon le document Ministère des Armées
LFBO Toulouse Blagnac « **la pente optimale recommandée en approche initiale est de 5,2%** » : https://www.dircam.dsae.defense.gouv.fr/images/Stories/Doc/MIAC1/miac1_toulouse_blagnac_lfbo.pdf

Or une servitude fût-elle légale est une charge imposée aux propriétaires et n'est donc justifiée que par son utilité au bénéfice de l'intérêt général alors que l'altitude d'un avion n'est pas sans lien avec les nuisances sonores qu'il engendre pour les riverains survolés.

Et ce alors que les principales nuisances qui sont rapportées au Collectif au travers de son site de recueil de plaintes <https://collectif-francazal.org/liste-plaintes/> ou par ses adhérents concernent précisément le fréquent survol à basse altitude de zones peuplées, au mépris du droit à la santé et à la tranquillité reconnus à chacun.

Si ce constat excède le périmètre de l'enquête actuelle et milite en faveur de l'élaboration d'une charte de bonnes pratiques ainsi que le Collectif le demande en Commission consultative de l'environnement de l'aéroport, il n'en demeure pas moins que s'agissant des trouées de décollage et d'atterrissage, le projet soumis – hormis les quelques améliorations relevées ci-dessus - ne ferait qu'aggraver encore ces nuisances si le profil en long tel que proposé sur les plans d'ensemble et de détail était mis en œuvre.

Nous sollicitons donc le rejet de ce nouveau PSA en ce qu'il prévoit une pente sensiblement inférieure à celle de 5 %.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire-enquêteur, l'expression de notre considération distinguée.

A Cugnaux, le 03/10/2024,
Pour le Collectif Francazal,



Bernard Gineste, président

Observation N°6

Sujet : Votre enquête servitude aéroport francazal

Date : 04/10/2024 12:19:42

Pour : dsacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr

Bonjour,

Ayant connaissance ce jour de votre enquête, je vous joins quelques commentaires par mails comme indiqué.

Vu les schémas à propos des altitudes, elles sont très très basse par rapport aux habitations. Beaucoup trop basse.

Les gênes sont et vont être très nombreuses notamment au niveau des bruits exagérément forts vu les appareils volants...

Il est très étonnant que vous proposiez de créer autant de gênes.

La valeur de nos propriétés va donc décroître. Qu'avez vous prévu?

Diminution de la valeur servant à la base de calcul de la taxe foncière?

Indemnité , notamment de Alrbus vu que nombre des appareils volants sont pour leur utilité?

La pollution va encore augmentée, la santé va en patir... Comment est ce pris en compte?

Sans doute, il n'y aura aucune prise en compte de nos remarques, mais nous tentons.

Cordialement,

La salvetat saint Gilles..... juste en dessous de vos nuisances....

Observation N°7

Sujet : enquête publique

Date : 03/10/2024 16:44

Pour : dsacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr

Bonjour,

Je souhaite apporter la contribution suivante à l'enquête publique relative au projet de Révision du plan de servitudes aéronautiques au bénéfice de l'aérodrome Toulouse-Francazal après avoir rencontré le Commissaire enquêteur et échangé des courriels avec la DSAC Sud.

Je suis propriétaire à Cugnaux de la parcelle cadastrée AL 7 dont le fond est englobé dans l'emplacement dénommé 3 sur le plan de détail et la note annexe, qui concerne également une part importante de la propriété de mon voisin, également plantée d'arbres, l'ensemble aboutissant à la mention « arbres » pour une hauteur de dépassement non davantage individualisée estimée à 1,40 m.

Je ne conteste pas le principe d'une servitude liée à la proximité de l'aéroport à laquelle un ou plusieurs des arbres plantés sur ma propriété se trouveraient assujettis.

J'estime en revanche être en droit, dans le cadre de l'enquête publique, d'exiger de l'autorité administrative qui détermine la nature et le contenu de cette servitude qu'elle fasse la démonstration qu'ils constitueraient un obstacle dépassant les cotes limites, ce qui revient en d'autres termes à établir l'existence d'un dépassement, somme toute modeste, de 1,40 m.

Au nombre des éléments composant le dossier d'enquête publique, l'article D 6351-6 - 3° du code des transports mentionne à titre indicatif une liste des obstacles dépassant les cotes limites.

Cette démonstration me paraît d'autant plus aisée à faire que la Société EDEIS gestionnaire de l'aéroport, qui m'enjoint depuis 2020 de réduire la taille de mes arbres, après avoir initialement visé « de nombreux arbres » et une seconde parcelle dont je suis également propriétaire, ne fait désormais état que d'un seul arbre en fondant sa réclamation sur un relevé d'obstacles établi à sa demande au mois de janvier 2022 par un géomètre expert qu'en dépit de mes demandes réitérées des 7 septembre 2022 et 12 juillet 2024 elle se refuse à me communiquer, du moins pour la partie qui me concernerait.

Ce document ne figure pas au dossier d'enquête. Je l'ai de nouveau vainement réclamé à EDEIS le 23 septembre dernier. Je suis donc fondé à soutenir qu'il n'existe pas.

Interrogé par mes soins la DSAC Sud reconnaît quant à elle avoir fait réaliser des relevés pour la réalisation des avant-projets puis projets de PSA et s'était engagé à me les transmettre.

A ce jour aucun de ces documents ne m'est parvenu.

Au titre des éléments positifs que je tire du projet en cause, figure le relèvement de la limite de la servitude me concernant de 167 à 180.

Toutefois si j'ai bien conscience qu'une fois fixée la limite basse de la servitude, mes arbres comme ceux des autres assujettis seront susceptibles de faire l'objet d'une réduction en cas de dépassement dans l'avenir, je conteste qu'un ou plusieurs le soient ab initio en l'absence de tout élément objectif permettant d'établir un dépassement actuel.

Pour l'ensemble de ces raisons je demande à ce que ma parcelle soit soustraite de l'emplacement 3.

Bien cordialement,

Observation N°8

3 octobre 2024 14h
 observations de M. SERRE François
 Adjoint au maire, Ingénieur

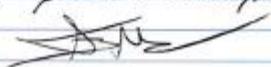
L'enquête publique soumise aux riverains de l'aéroport de Francazal est présentée sous forme de plans qui montrent la projection au sol et les côtes d'altitude du plancher du volume réservé à la navigation aérienne.

Ces plans ne permettent pas de juger du volume restant disponible pour les constructions ou la végétation sous-jacentes. Ils ne permettent pas, non plus, de se situer, au sol, par rapport au volume d'interdiction représenté.

Pour remédier à ces 2 inconvénients il est nécessaire d'ajouter sur les fonds de plans

- ① les courbes de niveau du terrain naturel
- ② le plan cadastral qui permet de localiser les habitations, afin que chacun puisse juger de l'impact des servitudes annoncées.

Dans l'état actuel des informations fournies, je réserve mon jugement quant à l'acceptabilité de ce plan de servitudes.



Observation N°9

4/10/2024 10h

M. le Préfet nous a soumis un dossier d'enquête publique relative au plan de servitudes aéronautiques de dérogement de l'aérodrome de Toulouse-Francazal.

Cet évènement suscite-il dans la perspective d'attribuer à cet aérodrome de nouvelles fonctions ?

Suite aux expériences menées ces dernières années, à savoir :

- Atelier des Territoires
- EIAE

Ne serait-il pas utile (suivant le principe de prévention) d'analyser dès maintenant les nuisances pouvant être générées par cet aéroport. Ceci, dans l'éventualité de l'évolution des fonctions de l'aéroport.

Au cours des travaux des deux ateliers sus cités, l'aéroport de Francazal a été mentionné, mais il n'est jamais cité dans les rapports ayant conclu ces études.

Nous souhaitons que la concertation demeure le principe de base pour définir le futur de Francazal comme nous avons été invités à le faire lors de l'Atelier des Territoires en 2022.

Le Maire de Vieille-Toulouse,
 G. Gérard ROBERT



Observation N°10

M^r Percey Alain
 d'objet de l'enquête concerne "la révision du plan de servitudes
 aéronautiques ...)"

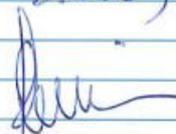
Remarque ① Aucun document mentionne l'état existant
 à comparer avec le projet proposé pour évaluer les
 écarts de trajectoire ou d'altitude.

Remarque ② Si l'on compare le plan d'exposition au
 bruit qui informe de la trajectoire des avions
 Plan D6AC volume 1 de juin 2007 on remarque
 que la trajectoire a devier. Pechbusque était impactée
 à 50% de son territoire au Nord de la commune
 le plan A1 d'ensemble montre un impact de 60% de
 la commune sur le sud (cf PPSA-A1 SNTA LFBF 3 juin 2012)

Remarque ③ l'axe de descente dans le plan d'exposition
 au bruit de la D6AC est situé à la limite entre
 Pechbusque et Romonville. Dans le nouveau plan il
 est situé entièrement sur la commune de Pechbusque

Conclusion : Il semble que des modifications importantes
 soient apportées ; l'enquête publique ne les mentionne
 pas. Il semble que cette enquête soit incomplète.

* (cf voir PLU annexe 5.2.6)



Observation N°11

M^r et M^{me} ELARBI Anthony et Emilie

Cette enquête publique pose la question de servitudes. A la lecture des
 documents transmis, nous avons pas d'éléments de comparaison entre la
 situation actuelle et la situation future présentée dans ce projet de plan de
 servitudes aéronautiques.

De plus, nous constatons que la partie Nord de la commune de Pechbusque est
 largement impactée avec des avions survolant la zone à 310m de haut
 créant obligatoirement une nuisance sonore et environnementale importante
 pour les habitants de ce secteur.

C'est pourquoi nous sommes pas en accord avec ce projet pour son manque
 de clarté et les problématiques quotidiennes qu'il pourrait générer pour les
 habitants de Pechbusque.

Nous souhaitons également avoir des réponses sur l'objectif de cette enquête publique.





ANNEXE 2 : RÉPONSES DE LA DIRECTION DE LA
SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE SUD AUX
OBSERVATIONS DU PUBLIC

**REPONSES DSAC SUD AUX OBSERVATIONS FORMULEES LORS DE L'ENQUETE PUBLIQUE LIEE A LA
REVISION DU PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT
SUR L'AERODROME DE TOULOUSE FRANCAZAL**

Préambule :

Les modalités d'élaboration technique d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement sont définies par différents textes réglementaires français, pris en application de l'annexe 14 de la convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944 ou aux conventions internationales civiles et militaires, afin de garantir des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Contribution de Mme. Lubrand (mairie de Vieille-Toulouse) :

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc.,...).

Conformément à l'article L6351-1 du code des transports, les servitudes aéronautiques de dégagement sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

S'agissant des nuisances évoquées, indépendamment du PSA, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA).

Contribution de M. Belair (mairie de Pechbusque) :

Observation n°1 :

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc.,...).

Ces surfaces n'ont pas de relation avec les critères de constructions des procédures aux instruments publiées, utilisables par les aéronefs, et elles sont indépendantes de la précision des dispositifs de navigation embarqués à bord des aéronefs.

De plus, les critères d'élaboration des surfaces PSA des aérodromes de Toulouse Francazal et de Toulouse Blagnac sont différents :

- Francazal : code 3, avec approche de précision Cat I pour la piste 11 et approche classique pour la piste 29 ;
- Blagnac, PSA établi selon d'anciennes normes techniques, mais qui s'il était rapproché de la réglementation en vigueur serait : code 4, avec approche de précision Cat I, sauf pour la piste 14R (approche Cat III).

Observation n°2 :

La révision du PSA est rendue nécessaire par l'évolution réglementaire des normes techniques. Le PSA en vigueur (arrêté ministériel du 9 juillet 1976) a été élaboré selon les normes de l'arrêté du 31 juillet 1963. Depuis, de nouveaux arrêtés fixant les spécifications techniques ont été publiés, modifiant les anciennes normes techniques ayant permis d'établir le PSA en vigueur. A ces évolutions réglementaires et techniques, la fermeture de la base aérienne 101 et l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome, ont conforté la nécessité que le PSA en vigueur soit révisé.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

Sans préjuger de l'approbation par le ministre en charge des transports du projet PSA tel que présenté, des aéronefs continueront à utiliser l'aérodrome.

Les trajectoires des aéronefs sont établies par rapport au point de toucher des roues sur la piste considérée. La commune de Pechbusque étant située sur les coteaux de l'Est toulousain, possède une cote au sol allant jusqu'à 274m NGF. Cette valeur étant 111.6m plus élevée que celle du seuil de piste 29, le tirant d'air entre les appareils en finale et le terrain naturel s'en trouve logiquement réduit.

S'agissant des nuisances évoquées, indépendamment du PSA, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Franccazal Aéroport (SETFA).

Contribution de Mme Orbrier-Farré (adresse dscacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr) :

Le projet de PSA concerne l'aérodrome de Toulouse Franccazal, ouvert à Circulation Aérienne Publique (CAP), qui est fréquenté par des aéronefs civils et militaires. Il n'y a pas de relation entre la raison d'un vol, et la construction des surfaces des servitudes.

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions Internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc...).

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

Au vu du positionnement de la commune de La Salvétat Saint Gilles, les survols basse altitude pourraient être en relation avec l'utilisation de la zone de parachutage de Fonsorbes R112, utilisée par des appareils militaires. Il n'y a pas de lien entre cette activité et les servitudes aéronautiques de dégagement. La DSAC Sud n'est pas gestionnaire de cette zone et ne peut apporter plus de précisions.

Il est utile de préciser les éléments suivants :

- Les hauteurs minimales de survol ne s'appliquent pas lors des manœuvres liées à l'atterrissage et au décollage ;
- Pour les aéronefs civils et les appareils militaires évoluant selon les règles civiles, en dehors du cas cité ci-dessus, les hauteurs minimales de survol doivent être respectées ;
- Pour les aéronefs militaires, lorsque qu'ils évoluent selon les règles opérationnelles de vol, ils ne sont pas tenus au respect des dispositions du code des transports.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA). Pour les appareils militaires, ils peuvent également saisir le Commandant du 1^{er} RTP basé au Nord de l'aérodrome, le Commandant de la 11^{ème} division Parachutiste ou encore le Commandant de la ZAD Sud basé à Salon de Provence.

La procédure de révision du PSA de l'aérodrome de Toulouse Francazal est conforme aux modalités prévues par la réglementation en vigueur, et notamment le code des transports. L'information du public est réalisée en application des dispositions du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique (CECUP). A ce titre des annonces ont été publiées dans deux journaux régionaux distincts, et ce avant le début de l'enquête, et pendant celle-ci.

Comme indiqué précédemment, un PSA est sans lien avec l'activité réelle de l'aérodrome. Celle-ci est fonction des usagers le fréquentant, sur la base de leurs besoins propres.

Contribution de M. Junca (adresse dscacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr) :

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc,...).

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA).

Contribution du Collectif Francazal (adresse dscacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr) :

La procédure de révision du PSA de l'aérodrome de Toulouse Francazal est conforme aux modalités prévues par la réglementation en vigueur, et notamment le code des transports. L'information du public est réalisée en application des dispositions du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique (CECUP). A ce titre des annonces ont été publiées dans deux journaux régionaux distincts, et ce avant le début de l'enquête, et pendant celle-ci. Contrairement à ce qui est indiqué par le collectif Francazal, la mairie de Cugnaux aurait réalisé l'affichage local (voir message de la préfecture de la Haute-Garonne du 7 octobre 2024 transmettant ledit certificat d'affichage). S'agissant de la publicité sur le site de la commune, la DSAC Sud n'a pas compétence pour répondre sur ce point.

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc,...).

La révision du PSA est rendue nécessaire par l'évolution réglementaire des normes techniques. Le PSA en vigueur (arrêté ministériel du 9 juillet 1976) a été élaboré selon les normes de l'arrêté du 31 juillet 1963. Depuis, de nouveaux arrêtés fixant les spécifications techniques ont été publiés, modifiant les anciennes normes techniques ayant permis d'établir le PSA en vigueur. A ces évolutions réglementaires et techniques, la fermeture de la base aérienne 101 et l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome, ont conforté la nécessité que le PSA en vigueur soit révisé.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

Il n'y a pas de relation ou d'impact entre un PSA et un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), qui répondent chacun à des modalités d'élaboration et des objectifs différents. En conséquence de quoi, les représentations de ces deux documents sont différentes et ne peuvent être comparées.

Les différences des cotes indiquées sont liées aux dispositions techniques réglementaires applicables et aux conditions d'exploitation qui ont été prises en compte pour l'établissement du PSA de 1976 (catégorie b « AMV » - arrêté PSA de 1963) et celles actuellement retenues (catégorie 3 approche de précision Cat I piste 11 et approche classique piste 29 – arrêté ministériel PSA de 2007). Sauf en ce qui concerne les adaptations globales et ponctuelles (cf paragraphe II.4.8 de la note annexe), aucune modification des critères techniques réglementaires définis par l'arrêté interministériel n'est appliquée.

Un PSA est établi au regard des critères rappelés précédemment, sans prise en compte des trajectoires des aéronefs, que ce soit en vol à vue, ou en vol aux instruments. Les éléments cités par le collectif Francazal, relatifs aux procédures publiées, sont sans lien avec les surfaces PSA, et ce, en application des dispositions réglementaires en vigueur, propres à chaque domaine.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA). Un PSA est un document d'urbanisme ayant pour objectif de garantir la sécurité en limitant la hauteur des obstacles, sans lien avec les aspects des nuisances potentiellement subies.

Un PSA est une servitude administrative d'utilité publique, conformément aux dispositions du droit français.

En conséquence des éléments rappelés ci-dessus, et conformément aux différentes dispositions réglementaires en vigueur, les motivations du rejet du projet par le Collectif Francazal sont sans lien avec un PSA et le projet de PSA, objet de cette enquête publique.

Contribution de M. Combes (adresse dscacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr) :

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur et notamment l'article D.6351-6 du code des transports, la liste des obstacles de la note annexe, soumise à l'enquête publique, est fournie à titre indicatif. La valeur de dépassement de l'obstacle référencé 3 dans le projet de PSA a été établie sur la base d'un relevé d'obstacles établi en début de procédure de révision du PSA approuvé de 1976. C'est pour cette raison que ces valeurs sont données à titre indicatif, car par nature, un arbre est susceptible de poursuivre sa croissance, augmentant la valeur du dépassement, au fur et à mesure du temps qui passe. Lors des échanges évoqués, la DSAC Sud a proposé à M. Combes de réaliser un contrôle sur site des arbres n°3 afin de lui transmettre un procès-verbal de la situation existante au jour dudit contrôle. En coordination avec la SETFA, le contrôle de ces arbres sera réalisé dans les semaines à venir, et un procès-verbal sera adressé aux propriétaires concernés. La production du relevé d'obstacle n'est pas prévue par la réglementation applicable, car elle ne constitue pas un élément de procédure pour la mise en conformité de celui-ci.

Il est utile de rappeler que la mise en conformité d'un obstacle ne se fait pas en application des données indicatives figurant dans la note annexe d'un PSA, mais sur la base d'un contrôle spécifique des obstacles considérés, réalisé dans le cadre d'une procédure de mise en conformité.

Il est opportun de préciser que l'enquête publique liée à la révision du PSA de l'aérodrome de Toulouse Francazal et la procédure de mise en conformité des obstacles non-conformes sont deux procédures totalement distinctes.

Sans préjuger de l'approbation du projet de PSA, objet de cette enquête publique, l'aérodrome de Franczal est doté d'un PSA approuvé en 1976 et opposable aux tiers. Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur, le respect des surfaces du PSA en vigueur doit être assuré, que l'obstacle figure ou non dans la note annexe dudit PSA.

Ces éléments ont été indiqués à M. Combes lors des différents échanges directs avec la DSAC Sud, échanges qui ont été transmis au Commissaire Enquêteur, pour sa pleine information. Par ailleurs, après avoir réalisé des vérifications documentaires internes et auprès de la ressource PSA DGAC, la DSAC Sud a fait part à M. Combes par message du 7 octobre 2024, qu'elle n'avait pas d'autres informations que celles précédemment transmises. A cette occasion, il lui a été également rappelé qu'un relevé spécifique, en coordination avec la SETFA, sera prochainement réalisé, et que ces résultats lui seront communiqués.

Le respect d'un PSA, prévu par le code des transports, relève de la DGAC en général, et de la DSAC Sud en particulier, dès lors qu'une procédure formelle est engagée par l'Etat auprès du ou des propriétaires des obstacles concernés. Cela ne préjuge en rien d'une démarche à l'amiable initiée par l'exploitant d'aérodrome, afin de trouver une solution permettant la mise en conformité de l'obstacle. Il n'appartient pas à la DSAC Sud de répondre aux éléments concernant l'exploitant d'aérodrome. La DSAC Sud peut toutefois indiquer qu'après échange avec la SETFA le 2 octobre 2024, une réponse devrait lui être apportée prochainement.

Cette pratique est couramment mise en œuvre au niveau national par de nombreux exploitants d'aérodromes. La mise en œuvre d'une procédure Etat (DSAC Sud) / propriétaire concerné ne sera mise en œuvre qu'à l'issue de la démarche entreprise par la SETFA auprès notamment, de M. Combes.

Contribution de M. Desfieux (adresse dscacsud-ep-servitudes@aviation-civile.gouv.fr) :

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc,...).

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

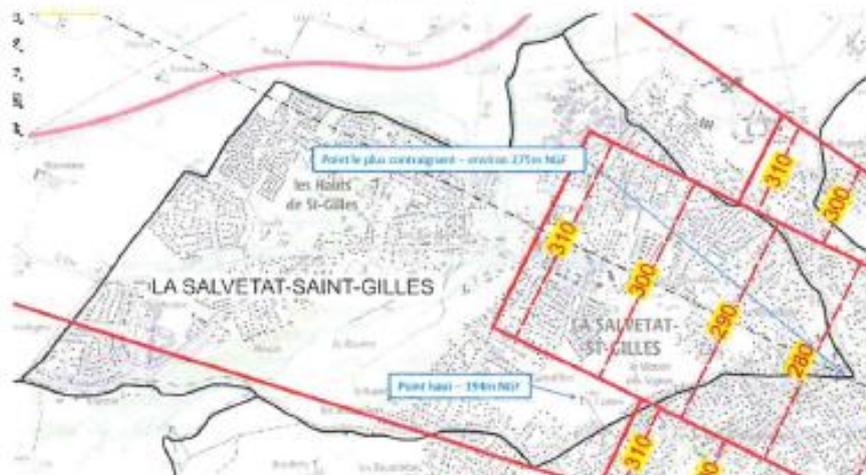
De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

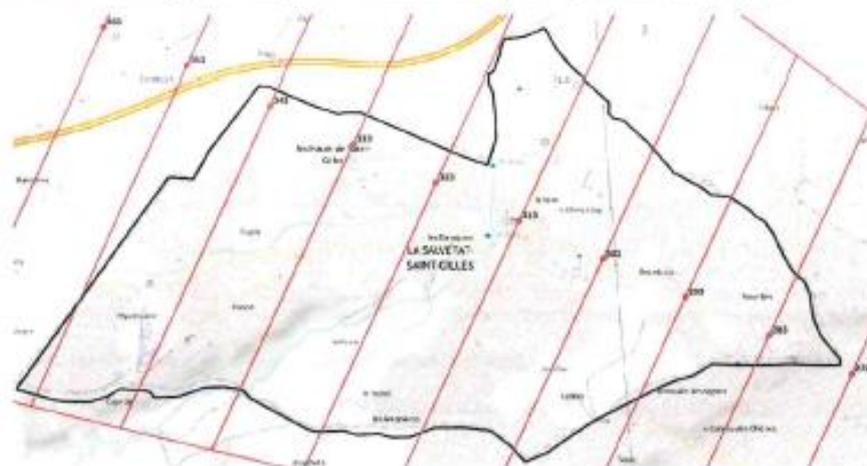
En conséquence de quoi, le projet de PSA ne générera en aucune manière des gênes supplémentaires.

Un PSA est un document d'urbanisme destiné à assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Il définit pour chaque zone grevée de servitudes, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles.

Pour la commune de la Salvetat Saint Gilles, la cote sommitale la plus contraignante est d'environ 275m NGF. La consultation des courbes de niveaux IGN indiquent un point haut à 194m NGF :



Dans le cas le plus défavorable, cela permet en théorie l'érection d'un obstacle d'une hauteur de 81m. De plus, la commune est déjà grevée des servitudes du PSA de l'aérodrome de Toulouse Francazal, approuvé par arrêté ministériel du 9 juillet 1976, selon des modalités comparables, si ce n'est identiques :



De ce fait, cela n'a aucune incidence sur les possibilités offertes à la construction, ni sur la dépréciation des biens évoquée.

Enfin, comme rappelé précédemment, un projet de PSA est sans lien avec le trafic aérien, et de ce fait, sans lien avec la pollution ou d'éventuels sujets sanitaires.

Contribution de Mme et M. Elarbi (mairie de Pechbusque) :

La révision du PSA est rendue nécessaire par l'évolution réglementaire des normes techniques. Le PSA en vigueur (arrêté ministériel du 9 juillet 1976) a été élaboré selon les normes de l'arrêté du 31 juillet 1963. Depuis, de nouveaux arrêtés fixant les spécifications techniques ont été publiés, modifiant les anciennes normes techniques ayant permis d'établir le PSA en vigueur. A ces évolutions réglementaires et techniques, la fermeture de la base aérienne 101 et l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome, ont conforté la nécessité que le PSA en vigueur soit révisé.

Le PSA en vigueur est annexé aux dispositions d'urbanisme des différentes communes concernées. Il peut être consulté auprès des communes concernées ainsi que via le site Géoportail (Foncier cadastre et urbanisme, Territoires et transports / carte PSA).

L'élaboration des surfaces PSA relève de spécifications techniques, en application des dispositions internationales découlant de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Elles sont définies par l'arrêté interministériel modifié du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. La construction de ces surfaces, prend en compte les caractéristiques de la piste, le code de référence de la piste et la catégorie des procédures d'exploitation (à vue, approche classique, approche de précision, etc.,...).

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration. De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

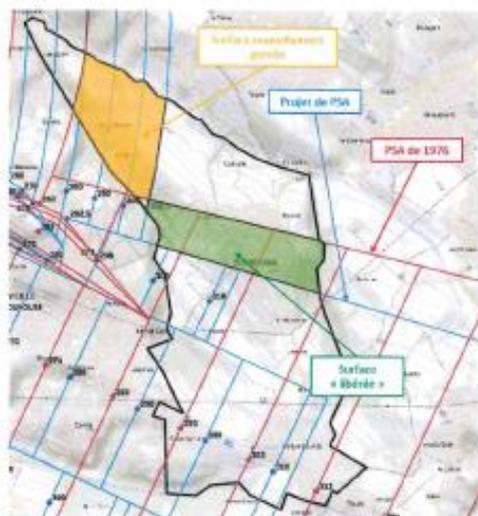
En conséquence de quoi, le projet de PSA ne générera en aucune manière des gênes supplémentaires.

Contribution de M. Peries (mairie de Pechbusque) :

Remarque n°1 :

Le PSA en vigueur est annexé aux dispositions d'urbanisme des différentes communes concernées. Il peut être consulté auprès des communes concernées ainsi que via le site Géoportail (Foncier cadastre et urbanisme, Territoires et transports / carte PSA).

Concernant la commune de Pechbusque, la comparaison PSA 1976 et projet de PSA est matérialisée sur la figure ci-dessous :



Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

Remarques n°2 et 3 :

Il n'y a pas de relation ou d'impact entre un PSA et un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), qui répondent chacun à des modalités d'élaboration et des objectifs différents.

En conséquence de quoi, les représentations de ces deux documents sont différentes et ne peuvent être comparées.

La procédure de révision du PSA de l'aérodrome de Toulouse Franczal est conforme aux modalités prévues par la réglementation en vigueur, et notamment le code des transports. Le contenu du dossier soumis à l'enquête publique est conforme aux dispositions réglementaires. L'information du public est réalisée en application des dispositions du Code de l'Expropriation pour Cause d'Utilité Publique (CECUP). A ce titre des annonces ont été publiées dans deux journaux régionaux distincts, et ce avant le début de l'enquête, et pendant celle-ci.

Contribution de M. Serre (mairie de Vieille-Toulouse) :

Les plans joints au dossier matérialisent les surfaces des servitudes. Ces surfaces limitent les cotes sommitales des obstacles dans les parcelles grevées de cette servitude.

Ces documents sont conformes aux dispositions réglementaires et aux procédures documentaires en vigueur au sein de la DGAC.

Les plans utilisent un fond de carte IGN sur lequel sont matérialisées des courbes de niveaux.

Le terrain naturel, sauf cas particulier, évolue constamment, avec dans certains cas des variations significatives. Il n'est pas possible de matérialiser plus en détail les courbes de niveaux. En effet, une telle matérialisation rendrait impossible toute représentation des plans, et leur exploitation.

Un PSA est un document d'urbanisme. Lors de l'instruction de tout dossier d'urbanisme, les documents déposés comportent les informations du TN, permettant ainsi de s'assurer que la cote sommitale (TN + hauteur) respecte les surfaces des servitudes aéronautiques.

Pour des raisons analogues à la remarque précédente, la représentation des parcelles cadastrales nuit à l'exploitation du document, voire la rendrait impossible.

L'utilisation du site Géoportail de l'IGN répond aux informations évoquées dans cette contribution. Via l'affichage des cartes des PSA et des parcelles cadastrales, il est possible de visualiser lesdites informations, en appliquant une échelle de visualisation adaptée. L'obtention du terrain naturel à un emplacement déterminé, ainsi que la réalisation d'un profil altimétrique est également possible.

Contribution de M. Robert, maire de Vieille-Toulouse (mairie de Vieille-Toulouse) :

La mairie de Vieille-Toulouse a été consultée sur ce projet lors de la conférence entre services, organisée du 2 octobre au 22 décembre 2023. Lors de cette consultation, elle n'a pas apporté de réponse. Conformément aux modalités en vigueur, rappelées dans le courrier de consultation, en l'absence de réponse, son avis était réputé favorable. Le projet présenté lors de l'enquête publique est identique à celui-ci soumis lors de la conférence entre services.

La révision du PSA est rendue nécessaire par l'évolution réglementaire des normes techniques. Le PSA en vigueur (arrêté ministériel du 9 juillet 1976) a été élaboré selon les normes de l'arrêté du 31 juillet 1963. Depuis, de nouveaux arrêtés fixant les spécifications techniques ont été publiés, modifiant les anciennes normes techniques ayant permis d'établir le PSA en vigueur. A ces évolutions réglementaires et techniques, la fermeture de la base aérienne 101 et l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome, ont conforté la nécessité que le PSA en vigueur soit révisé.

Aucun critère lié au trafic aérien ou aux trajectoires des aéronefs n'est pris en compte pour son élaboration.

De manière analogue, le projet de PSA est sans lien avec le trafic passé, actuel ou futur de l'aérodrome.

En conséquence, il n'y a pas de relation entre le trafic aérien utilisant l'aérodrome, les trajectoires empruntées et les horaires d'évolution des appareils.

En conséquence de quoi, le projet de PSA ne générera en aucune manière des gênes supplémentaires.

S'agissant des nuisances évoquées, il appartient aux riverains de saisir l'exploitant d'aérodrome, représenté par la Société d'Exploitation de Toulouse Francazal Aéroport (SETFA).

ANNEXE 3 : ARTICLES DÉPÊCHE DU MIDI 2 NOVEMBRE
2024

Francazal : le sud toulousain en proie aux nuisances ?

La révision du plan de servitudes de l'aérodrome suscite l'inquiétude de maires du sud-est toulousain. Ils craignent une augmentation des survols de leurs communes.

Autour de l'aéroport de Francazal, au sud-ouest de Toulouse, une enquête publique suscite l'inquiétude. 37 communes de Haute-Garonne et une du Gers sont concernées par l'investigation, lancée par les services de l'État. Toutes se situent « dans les trajectoires de décollage et d'atterrissage » des avions.

L'enquête porte sur la « révision du plan de servitudes aéronautiques au bénéfice de l'aérodrome ». Un plan qui est censé « protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne ». Concrètement, il s'agit de déterminer les obstacles déjà présents en approche de l'ex-base militaire... et de fixer de nouvelles réglementations pour ne pas en créer de nouveaux pour les avions. Ce point, s'il a pour finalité de sécuriser l'accès au tarmac, suscite quelques incompréhensions d'élus locaux. Ceux dont les communes se situent dans l'axe de la

piste anticipent qu'un tel plan de servitudes pourrait ouvrir la voie à une augmentation significative du trafic au départ ou à l'arrivée de Francazal. À ce stade, aucune information officielle n'a confirmé une augmentation du trafic aérien à Francazal. En revanche, les nouvelles activités de l'aéroport, de-

Les maires craignent une augmentation du trafic aérien.

puis sa conversion en civil, abondent en ce sens.

Un aérodrome en mutation
Depuis sa transformation en aérodrome civil, Francazal accueille des entreprises de secteurs variés, allant du stockage d'avions commerciaux au développement de technologies pour navettes autonomes. En clair, de nombreuses activités économiques gravitent

autour de Francazal. Pour l'heure, le trafic aérien du plus vieil aéroport de Toulouse demeure plutôt discret - environ 3 000 mouvements par an, dont la moitié de vols d'entraînement de l'armée. Rien à voir avec la quantité astronomique d'appareils décollant ou atterrissant chaque année sur les pistes de Blagnac. Mais l'hypothèse des survols intensifiés des villages du sud de Toulouse inquiète, voire agace les riverains. Principalement situés dans l'Ouest toulousain et au sud de la Ville rose, les 37 communes situées à proximité de Francazal redoutent une augmentation des nuisances sonores, en particulier si l'activité de l'aérodrome venait à s'intensifier dans les prochaines années. C'est du moins la crainte des maires. Le maire de Pechbusque s'indigne, « on prévoit une augmentation du trafic sans même consulter les habitants ! », redoutant l'hostilité croissante de ses administrés face aux nuisances. « On



Cloués au sol sur les pistes de Francazal, ces avions pourraient redécoller... et être à l'origine de nouvelles nuisances sonores dans le Sud-Est toulousain. / DDM illustration - Valentine Chappuis

NUISANCES SONORES : LE PRÉFET RESTE MUET

peut supposer que la population concernée découvrirait les nuisances au fil de l'eau et sera encore obligée de se battre pour en atténuer les effets », déplore Didier Belair.

Ces villages traditionnellement paisibles subissent une « double peine », puisqu'ils sont aussi alignés sur les tarmacs de l'aéroport de Toulouse-Blagnac... Pour les élus et riverains de Francazal, la question reste en suspens : jusqu'où ira cette expansion de l'aérodrome ?

Vincent Dulong avec G. B.

Malgré les préoccupations des maires, la préfecture reste silencieuse, laissant les élus et habitants dans l'incertitude. En effet, si le préfet répond aux élus sur les nuisances sonores relatives à l'aéroport de Blagnac, il ne dit mot sur la situation de Francazal. En attendant les résultats de l'enquête, l'absence d'information laisse les maires et les riverains dans l'incertitude, atisant l'inquiétude de voir leur qualité de vie affectée. « Le préfet n'a pas encore été destinataire du rapport et des conclusions de l'enquête publique. Il paraît donc prématuré de l'évoquer », déclarent les services de l'État. Si « les conclusions du rapport d'enquête et les avis des collectivités publiques intéressées étaient favorables, il serait statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, conjointement avec le ministre de la Défense pour les aérodromes dont le ministère de la Défense est affectataire principal », conclut la préfecture.

Sur les coteaux, une inquiétude bien réelle

Les collines et villes du sud-est toulousain sont directement impactées par le nouveau plan de servitudes concernant l'ex-aéroport militaire.

Ce matin-là, crevant la brume épaisse encore présente sur les coteaux, l'aérodrome militaire a soudain fait valoir sa masse sombre et... bruyante. Il en « perdait » normalement avant d'amorcer son atterrissage et rejoindre le tarmac de Francazal. À hauteur réglementaire, autour des 250 pieds, l'avion militaire venait de survoler la commune de Vieille-Toulouse, flirtant avec celle voisine de Vigoulet-Auzil. Deux communes directement impactées par le futur plan de servitudes de l'ex-aéroport militaire, et où l'inquiétude est en train de poindre.

« On a répondu à l'enquête sur les nuisances engendrées par le passage des avions au-dessus de chez nous. Le préfet, étonnamment discret, ne répond pas concernant Francazal. La population voit passer de plus en plus d'A 400 (l'avion militaire ayant succédé au Transall, ndr) », indique Gérard Robert, maire de Vieille-Toulouse. Ses propos se précisent lorsqu'il évoque « une certaine inquiétude des riverains du sud de la commune qui sont rigoureusement dans l'axe de la piste ». Avant de lâcher : « Je m'attends à une vague de protestations fortes, surtout après tous les cambriolages que nous avons subis par ailleurs ces derniers temps ! »

Son de cloche plus mesuré, même si très lucide chez Jacques Ségéric, le maire voisin de Vigoulet-Auzil : « Écoutez, les avions passent juste au-dessus de mon bureau ! Certes, l'axe



De ces collines, plongeront bientôt en nombre les avions d'un nouveau trafic. / DDM DR

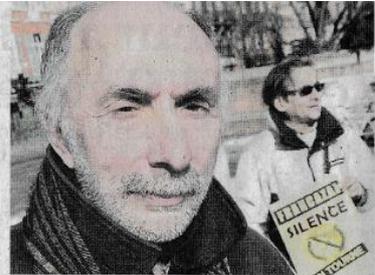
de la piste est sur la ligne de notre commune, mais les vols militaires restent anecdotiques, du moins pour l'instant. » Fin connaisseur des corridors aériens du secteur des coteaux, Jacques Ségéric, qui siège au conseil gérant de l'aéroport de Francazal, ne s'inquiète pas outre mesure : « S'agissant de Francazal vous savez, on a vu tellement de projets, tellement de revirements aussi... Pour l'instant, je ne vois pas de projet tendant à accentuer la fréquentation du trafic. En revanche, je continuerai à militer contre les vols de nuit. »

Xavier Hurtevent

Repères

3500
HABITANTS

C'est le nombre de riverains concernés par les passages d'avions sur les 3 communes de Pechbusque, Vigoulet-Auzil et Vieille-Toulouse, même si ceux de Vigoulet-Auzil (1 100) seraient les plus impactés par l'arrivée d'un nouveau trafic dû au projet d'aménagement de l'aéroport de Francazal. Avec aussi les habitants situés en contrebas de Vieille-Toulouse.



Bernard Gineste reste dubitatif quant à la destinée de la révision du plan de servitudes aéronautiques. / DDM archives - Thierry Bordas

« Nous recueillons les plaintes des riverains »

L'enquête publique sur la révision du plan de servitudes aéronautiques de Francazal, Bernard Gineste l'a suivie de près. Le président du Collectif Francazal, créé pour défendre les intérêts des proches de l'aéroport, s'interroge comme les maires sur le bien-fondé de l'enquête de l'État. « On se demande pourquoi cette révision a lieu », lance Bernard Gineste. Ce dernier reconnaît que les communes des coteaux voisins de l'aéroport seront « les premières concernées » par ladite révision.

Prévention

Pour sensibiliser les riverains des communes voisines de l'ex-base aérienne de l'armée de l'air, Bernard Gineste et les membres du collectif se rendent régulièrement sur des marchés du sud-est et de l'ouest

toulousain. « L'aviation est un domaine fermé, mais ça ne devrait pas l'être », martèle-t-il. L'association tient toujours le même discours : « Les vols répétés à basse altitude sont difficiles à supporter, les multiples rotations au-dessus des villes sont devenues intolérables. Nous recueillons les plaintes des riverains et des populations survolées », expliquent-ils.

Enfin, sur le volet sécuritaire, Bernard Gineste observe que le meeting aérien « Des étoiles et des ailes » n'a pas pu se tenir cette année à Francazal, la préfecture ayant estimé le risque d'accident élevé sur le site. L'association, se revendiquant apolitique, a d'ailleurs émis un avis défavorable à la révision du plan de servitudes lors de la consultation publique. Vincent Dulong