

PROCES VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 6 novembre 2019

L'an deux mille dix-neuf le 6 novembre à 19 h, le Conseil Municipal de la commune légalement convoqué s'est réuni au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Bruno COSTES, Maire :

Étaient présents : Bruno COSTES – Didier KLYSZ – Florence MAZZOLENI – Cécile MOUTON-DUBOSC – Jean-Louis PIQUEPE – Géraldine BON GONELLA – Françoise BARBASTE - Pierrette MEYERHOFF – Gilles ROUX - Rocio BURMESTER – Thierry ÇAMALBIDE – Vanessa GILBERT – Anne-Claire CHUBERRE - Aurélien CASTRIC – David SAINT-MELLION – Denise CORTIJO – Bruno LHOSTE – Jean-Jacques URO – Christiane PAGEZE - Jean-Pierre AGNEAUX

Ayant donné pouvoir : Jacques THOMAS à Florence MAZZOLENI – Odile BASQUIN à Didier KLYSZ – Gérard DIAZ à Denise CORTIJO – Anne BORRIELLO à Bruno COSTES – Fabrice HENNION à Jean-Louis PIQUEPE – Muriel DUZERT à Davis SAINT-MELLION

Étaient absents : Louis FORTAS – André GOIG – Claire FLOUR

Secrétaire de séance : Géraldine BON GONELLA

Monsieur Bruno COSTES, Maire, ouvre la séance.

Il indique que cette séance est un peu particulière et n'aura pour objet qu'un seul point à l'ordre du jour.

Monsieur le Maire demande ensuite aux élus :

- D'adopter le principe du vote à main levée pour l'ensemble du processus délibératoire. Cette proposition est adoptée à l'unanimité.
- De procéder à la désignation du secrétaire de séance. Il propose de désigner Madame Géraldine BON GONELLA. Cette proposition est votée à l'unanimité. Après l'appel nominal de chaque membre, le secrétaire de séance constate le quorum avec six procurations.

Monsieur le Maire indique que Jacques THOMAS est toujours souffrant, qu'il a été opéré et est sorti de l'hôpital. Il pense revenir dans quelque temps, mais est toujours en convalescence.

Cette séance du Conseil Municipal est dédiée à un seul point, celui d'informer le Conseil Municipal sur les modifications en expérimentation des trajectoires de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac avec deux expérimentations en cours, l'une en décollage Nord et l'autre en décollage Sud.

Compte tenu de l'importance que revêtent ces projets de modification et du caractère pérenne que ces modifications pourraient avoir si elles étaient toutefois confirmées, il me paraît important que l'ensemble du Conseil Municipal et au-delà de cela, l'ensemble des habitants de Pibrac soient informés.

J'avais prévu de vous faire une présentation en amont avec l'aide d'un pilote qui n'a malheureusement pas pu être là ce soir suite à une hospitalisation hier soir, mais nous avons deux pilotes parmi l'équipe, dont Didier KLYSZ et Jean-Louis PIQUEPÉ qui vont vous exprimer la situation telle qu'elle est actuellement en cours en termes d'expérimentation et telle qu'elle résulterait si elle venait à être pérennisée. Pour *x* raisons sur lesquelles nous allons revenir, nous avons été informés de ces modifications un peu par hasard. Je rappelle que la Ville de Pibrac ne participe pas à la commission consultative de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac qui a pour objet de traiter de différents points d'ordre du jour, dont les trajectoires, les modifications et les atteintes à l'environnement qui résultent de cette nuisance de décollage et atterrissage.

Nous avons été informés très tardivement de ces projets d'expérimentation. Dès que je l'ai su, j'ai procédé à un certain nombre de vérifications :

- auprès de la DGSC, plus particulièrement de la DSAC, c'est-à-dire de la Direction de la Sécurité Aérienne Sud ;
- auprès de Monsieur le Secrétaire Général et Sous-Préfet de la Haute-Garonne ainsi que du Préfet lui-même.

Ces informations qui m'avaient été communiquées de façon officieuse ont été confirmées depuis. Nous vous proposons de les présenter avec une modification effective de ces trajectoires, dont il résulterait un survol en altitude assez importante, mais le survol direct de Pibrac en particulier pour les décollages Sud le matin. Ce sont principalement les vols de la navette, les vols de Toulouse/Paris Orly, Toulouse/Londres et Toulouse/Bruxelles.

Il est important que vous puissiez être informés et que nous puissions, avec votre accord, prendre toutes les mesures qui s'imposent pour pouvoir faire en sorte que cette procédure ne soit pas pérenne, qu'elle reste à l'état d'expérimentation et qu'à la suite de cette expérimentation, nous puissions, après concertation, décider d'autres trajectoires qui ne survolent pas Pibrac. La plupart des habitants de Pibrac ont choisi d'y habiter pour leur tranquillité et en connaissance de cause qu'il n'y avait pas de nuisance aérienne contrairement à d'autres communes voisines qui sont assujetties à des PEB (Plans d'Exposition au Bruit). Je pense qu'il est important que nous puissions nous opposer collectivement à ces survols qui, aujourd'hui, sont ce qu'ils sont et qui peuvent conduire, demain, à une multiplication des nuisances et une atteinte à la tranquillité explicite des habitants de Pibrac.

Je vous propose de voir quelques présentations communiquées par la DGAC, notamment les trajectoires avant et après pour que vous puissiez apprécier les changements en cours. Ensuite, nous débattons et discuterons d'une motion que je vous proposerais pour d'une part, ouvrir le débat avec la DGAC pour que nous puissions à la fois combiner les exigences de sécurité aérienne nécessaire et le respect de la tranquillité des habitants et d'autre part, en attendant que nous nous opposions formellement à ce survol tant qu'une solution de compromis acceptable par tous n'ait pas été trouvée.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Cette présentation est celle qui a été faite par la DSAC notamment et la DGAC en particulier. Elle reprend la présentation des différents changements de procédure. Elle comprend de nombreux détails techniques sur lesquels je vais passer assez rapidement. Pouvons-nous ouvrir le débat aux questions ?

M. COSTES, Maire

Oui.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Vous m'arrêtez si vous avez des questions. Il existe deux types de procédures. Pour mémoire, Blagnac comprend deux pistes, la 14 gauche, la 14 droite et la 32 gauche, 32 droite. Pour votre information, les deux références 14 et 32 correspondent à ce que nous appelons des QFU, c'est-à-dire l'orientation magnétique principale des pistes. Là, c'est une 320-4 et ici, son complément à 180 degrés. Quand on vous parle de 32-320 degrés, c'est que vous décollez vers le Nord. La piste en service est celle qui est vers le 320 degrés ou vers le Nord, sachant que le zéro ou le 360, c'est le Nord complet. La 140 est celle qui descend vers le Sud, évidemment par opposition.

Il y a deux procédures qui sont dissociées ici. Elles portent deux noms différents. Elles ont des extensions avec leurs chiffres. Nous pouvons imaginer qu'une procédure soit changée, mais pas l'autre ou les deux ou aucune. Dans ces procédures, vous avez des procédures de décollage et des procédures d'atterrissage.

S'agissant des infrastructures, nous avons les pistes. Celle qui est en 32 part vers Aussonne et Merville.

M. COSTES, Maire

Daux.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Daux est à gauche. C'est d'ailleurs un souci. Le plus gros souci étant surtout sur Daux. Configuration face au Sud. Ici, nous avons des décollages. Ceux qui prennent souvent l'avion le savent, la majorité des décollages, qu'ils soient faits en piste gauche ou en piste droite, vous traversez Toulouse et sortez de Toulouse. On n'a pas le droit de quitter l'axe des pistes, donc on passe au-dessus de Toulouse et à partir de 8 ou 9 nautiques et à partir du moment où la tour de contrôle donne l'autorisation, 85 à 90 % des vols commencent un virage toujours en montée sur la droite. Aujourd'hui, ce virage amène sensiblement au-dessus du Golf de la Ramée et de Saint-Martin-du-Touch qui fait partie du plan actuel de nuisance bruit.

Petite explication rapide sur le pourquoi des changements. Certaines normes ont changé il y a maintenant quelques années. Cela date des mises en application de 2012 et 2014 où pour circuler de façon dite conventionnelle vous partez sur différents types de balises, des balises VOR, NDB, etc. Quand vous êtes en

avion, les tours de contrôle vous demandent de vous reporter et de vous signaler au-dessus de ces points à certaines altitudes. Depuis le lancement de ces nouvelles procédures au niveau des SID qui sont des départs standards, vous avez une navigation dite AirNav, navigation qui s'appuie techniquement beaucoup plus sur ce que l'on connaît aujourd'hui, sur ce que l'on utilise sur la route de type GPS. Le positionnement est donc plus précis. Au lieu de se rapporter sur des points bien connus, on peut se permettre de se fier au système. L'avantage est que la ligne est beaucoup plus droite et que l'on n'est pas obligé d'aller chercher le point. On peut s'en approcher. Évidemment, on gagne du carburant et du temps, donc il y a des intérêts économiquement et écologiquement. Voilà la différence avec ce que l'on avait avant, en passant sur le point, et ces fly-by waypoints, où l'on vient s'approcher du point tout en allant chercher une trajectoire souhaitée.

On parle quand même du départ Nord parce que cela permet de comprendre.

M. COSTES, Maire

Il y a deux départs. Deux procédures sont en test :

- une procédure de décollage Nord qui fait actuellement l'objet d'une enquête publique dont nous allons vous parler avec une déviation vers l'Ouest ;
- une procédure de décollage Sud qui nous impacte.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Celle du Nord ne nous impacte quasiment pas du tout. Par contre, nous pouvons en parler quand même et dire clairement les choses, elle est à la naissance un peu de ce projet. En tout cas, elle n'est pas innocente dans les démarches qui ont été effectuées par les personnes qui ont insisté pour que ce projet voie le jour.

Le document présente ensuite les deux pistes avec un premier point de sortie quand vous décollez qui s'appelle TOU et un deuxième, le BO322 qui est une balise. On est sur l'ancien schéma en tirant des traits tout droit.

Voilà le comparatif entre la trajectoire 5P et la 5Q qui est l'évolution de la trajectoire qui est nommée FISTO sur les cartes. Pour faire simple, les deux noms s'apparentent à des routes aériennes.

Précédemment et jusqu'à aujourd'hui, il y avait une arrivée TOU-BO322 qui va être altérée par la naissance de ce point que l'on ramène ici. En fait, le BO320 est un nouveau point. Le pilote va venir le chercher à l'image de l'explication que vous aviez juste avant, c'est-à-dire que l'on n'est pas obligé de passer dessus. L'idée est de s'en approcher et de venir faire un virage pour aller chercher ce point. Vous l'avez tout de suite compris, l'idée est de s'éloigner au maximum des zones concentrées en population, Aussonne et Merville. Bien entendu, les habitants de Daux sont un peu impactés.

S'agissant de l'état des départs avant et après, le document présente l'ancien cheminement et le nouveau cheminement.

Concernant l'analyse de l'impact visuel, les avions décollent pratiquement tous sur les lignes au niveau de la piste 32 droite ou 14 gauche, c'est la même. L'autre piste est principalement réservée aux vols d'essai et aux vols de transit Airbus, mais pas que. Dans tous les cas de figure, les deux se rejoignent au niveau du point TOU.

En termes de population, l'impact est important sur Daux. Nous n'apparaissions pas dans ce bilan sur le départ Nord.

La diapositive qui présente les flux avant et après est une de celle qui nous intéresse le plus pour le départ Sud. L'existant est représenté en bleu et ce qui est à l'essai est en vert. Pour faire simple, cela ne nous change pas la vie.

M. COSTES, Maire

Pour avoir une explication de texte, il s'agit d'une demande qui a été exprimée – quand on connaît les raisons officieuses – par un certain nombre de groupes de pression d'Aussonne qui se sont plaints depuis de nombreuses années de la concentration des nuisances au Sud d'Aussonne et de Cornebarrieu et qui ont fait pression auprès de la DGAC, de la DSAC et de l'ACNUSA, l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires. Une action a été diligentée pour se départir de cette trajectoire qui passait au-dessus d'Aussonne et de Cornebarrieu et la décaler vers l'Est. Il en ressort que la pression sera moindre sur Aussonne, mais que des populations qui n'étaient jusqu'à présent pas impactées vont le devenir. En termes de bilan global de population, ce n'est quand même pas terrible.

Mme CORTIJO, Conseillère Municipale

Je voudrais reprendre le préambule. Vous avez dit « par hasard », je voudrais vous rappeler que je vous avais posé la question au Conseil Municipal du mois de juin en questions diverses. Je vous avais demandé si vous étiez au courant de ces changements de trafic aérien. Vous m'aviez répondu que non, mais que vous vous en occuperiez. C'est chose faite, je vous en remercie.

Par contre, puisque je suis maintenant régulièrement à Pibrac, j'ai remarqué quand même qu'il y a beaucoup plus de trafic, sonore certes, mais surtout en sécurité. Les avions en test volent très bas.

M. COSTES, Maire

Il y a deux choses. Nous allons y répondre. Il y a les lignes régulières, les vols de test et les vols à vue.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

S'agissant des vols à vue, on n'a pas grand-chose à dire. Je n'ai pas les cartes de vol à vue. Ce sont typiquement les petits avions de 4 à 6 places qui passent plutôt le dimanche avec des pilotes du dimanche. Cela tombe bien, cela va avec. Quand vous sortez avec un petit avion et que vous décollez ou que vous passez au travers des pistes, c'est le même principe, vous avez des points de report qui sont dits VFR. Il y en a un notamment au niveau de la zone du Perget et un autre au niveau de la forêt de Bouconne. En fait, c'est le parking de la forêt de Bouconne. Quand vous êtes dans ce petit avion et que vous volez à vue, vous êtes à peu près à 2 000 pieds, donc à 600 mètres minimum, au bon vouloir encore une fois de la tour de contrôle, mais en gros, c'est 2 000 pieds/600 mètres et vous avez un report entre ici et la forêt de Bouconne, donc cela passe au-dessus de Pibrac. Nous voyons souvent passer des avions qui sont plutôt au-dessus des Tambourettes. L'hélicoptère blanc du SAMU qui arrive souvent du côté d'Auch suit la 124 pour arriver au plus rapide et fait un report au-dessus du même point, au-dessus de la zone du Perget avant d'intégrer l'hôpital ou la plateforme. Voilà pour le résumé Nord.

M. COSTES, Maire

Maintenant, résumé Sud.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

On a donc maintenant la même chose version Sud avec les différents départs. Ce document présente une journée caractéristique aujourd'hui. En rouge, c'est la moyenne de tous les départs. Au décollage, on passe les 8 ou 9 nautiques, tout cela dépend des horaires et du trafic. En bleu, c'est ce que vous avez aujourd'hui. Dessous, ici, on a Plaisance et on a Saint-Martin qui est pile là-dessous avec la Ramée, etc. Ensuite, cela s'en va comme ça. Vous voyez que très peu d'avions passent au-dessus de Pibrac aujourd'hui. Pibrac, Brax et Léguevin sont très peu touchés. Les rares avions que vous voyez passer sont déjà à plus de 2 000 mètres. On peut les entendre, mais il faut que le vent soit du bon côté, etc., pour peu qu'il y ait un peu de vent en altitude qui vous emmène le son ici ou de l'autre côté, on ne les entend pas.

Voilà ce qui est prévu demain. Je ne vous fais pas de dessin, je vous laisse regarder où passe le trait vert. Il est entre le A et le C. Il n'est pas tout à fait au centre de Pibrac. On retrouve nos trajectoires à 8 ou 9 nautiques à partir desquelles on peut engager son virage. Demain, la trajectoire rouge disparaît. Ici, un peu plus haut, on retrouve notre point BO322, c'est le point de sortie. Aujourd'hui, les avions se reportent sur le TOU, c'est le même point que nous avions tout à l'heure au décollage en 32 avec le BO322. Ici, on vient étendre un peu et altérer avec un ou deux points. Ce n'est pas tout à fait fixé, mais il y en aurait un pour le départ 8 nautiques et un pour le départ à virage 9 nautiques que les pilotes vont venir tangenter, c'est le même principe que AirNav, on n'est pas obligé de passer dessus, mais on vient chercher le point pour éviter quelque chose. Quoi qu'il en soit, au lieu de passer au-dessus de Saint-Martin-du-Touch, Colomiers et quasiment au-dessus de l'aéroport, on vient passer au-dessus de Plaisance-du-Touch et Pibrac.

M. COSTES, Maire

On va passer sur Vieille-Toulouse, Cugnaux, Plaisance-du-Touch, Pibrac et on remonte sur Daux, Mondonville, etc.

Mme CORTIJO, Conseillère Municipale

Pourquoi ne passe-t-on pas par l'Est ?

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Parce que l'on prend le chemin le plus court. Après, il existe d'autres raisons purement techniques de routes aériennes. Tout cela, c'est une journée de départs standard, il y en a quand même pas mal qui partent à l'Est. Je crois que cela représente un peu moins de 30 %, tout dépend où va l'avion. Dans la plupart des cas, avec les navettes et tous les vols qui s'en vont vers le Nord Europe et autres, beaucoup partent vers le Nord. Sur une

carte plus générale, on verrait les différents points de report sur lesquels on peut sortir et après, on prend les différentes routes aériennes. Pendant que l'on attrape une route aérienne quand on est au décollage, d'autres avions sont soit en transit, donc à des niveaux beaucoup plus hauts, soit à des niveaux intermédiaires parce qu'ils sont en train d'aller se poser à Carcassonne, Montpellier, Agen ou Tarbes. Ils occupent des couches intermédiaires. Changer cette disposition aujourd'hui reviendrait un peu à changer peut-être pas tout, mais beaucoup de dispositions de navigation aérienne sur le secteur Sud.

Vous avez les procédures de décollage avec les nuisances minimales, mais c'est surtout pour les habitants de Toulouse.

On retrouve notre carte : trajectoire moyenne et future trajectoire nominale. On est entre le I et le B, on est toujours quand même au-dessus de Pibrac.

Monsieur CAMALBIDE, conseiller municipal
À quelle altitude cela serait-il ?

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

C'est là où risquent de se jouer certaines discussions. Les futures trajectoires en vert et les trajectoires actuelles en bleu. Vous voyez, on vient tangenter le nouveau point pour sortir se reporter au-dessus du BO322. Les trajectoires en bleu passent sous le niveau 65. FL65 signifie Flight Level 65, soit 6 500 pieds environ parce que cela dépend de la pression atmosphérique. En gros, c'est 2 000 mètres. Ici, on passe dessous. Ici, normalement, à cet endroit-là, dans les zones TMA, zones terminales d'aéroport, on se doit d'être au-dessus de 2 000 mètres. Les avions qui passent ou qui devraient passer au-dessus de Pibrac doivent au minimum être au-dessus du niveau 65. Ce que je vous dis là, c'est une grosse théorie, c'est ce qui est pressenti et demandé. Plus vous étendez votre virage et plus tard vous dégauchissez et plus haut vous êtes en montée. Cela revient un peu à l'explication que nous avons sur la façon d'avoir le meilleur taux de montée. Pour avoir un meilleur taux de montée, cela ne veut pas forcément dire la meilleure puissance, il y a des obligations de diminution de puissance en raison du bruit, notamment au-dessus de Toulouse. Comme on diminue la puissance pour diminuer le bruit, l'avion monte un peu moins. Il existe une autre possibilité que j'ai expliquée à Monsieur le Maire, plus on va étendre ce virage – évidemment, si on vient le chercher ici et que l'on passe après Léguevin, c'est-à-dire dans une zone où il n'y a finalement pas grand monde, on va quasiment passer à 3 000-3 200 mètres. Une possibilité est donc d'étendre ce virage. Par contre, son corollaire direct est la consommation de carburant. C'est entre une et trois minutes supplémentaires de vol, ce qui coûte donc très cher (consommation, pollution).

S'agissant de l'impact visuel, le nouveau est au-dessus de chez nous. L'impact sonore au niveau de Toulouse, cela ne change pas grand-chose.

M. COSTES, Maire

Ils n'ont compté que les impacts pour les populations qui étaient impactées par des survols en deçà de 2 000 mètres puisque les populations en deçà de 2 000 mètres font l'objet d'une obligation de concertation au titre des enquêtes publiques. Monsieur KLYSZ vient d'exprimer que nous serons théoriquement au-delà de 2 000 mètres – je dis bien théoriquement parce que cela conduit déjà à des ajustements de trajectoire –, mais les impacts sont déjà réels.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

C'est ce qui est mentionné sur les pages 31 et 32. 18 communes voient leurs conditions de survol modifiées. Toulouse évidemment et tout ce qui est dans les axes des pistes. Le survol de Cugnaux, Plaisance, La Salvetat et Pibrac est prévu supérieur au niveau 65, sous-entendu au niveau 65, on est moins impacté, on l'entend moins. La réalité c'est à voir. Par contre, cela va fluctuer. Il n'y aura pas quelque chose de nécessairement précis pour dire on est bien et là, on n'a pas de bruit et demain, on aura du bruit. Partant du principe que l'on peut soit ne pas être dérangé soit être dérangé, ma recommandation serait d'avoir la certitude de ne pas être dérangé. Je ne vais pas me faire le conseiller de la DSAC, mais il existe plusieurs procédures. L'une consiste à étendre un peu le virage, c'est-à-dire qu'en fait, on dégauchit plus tard. On prend le virage, mais on s'en va un petit plus loin ici et on essaie de passer. Il faut être très clair, nos amis de Villeneuve-Tolosane, Frouzins, etc., qui auront le même conseil municipal très rapidement. Cela va de soi ! Pour faire plus simple et conserver les anciennes trajectoires, c'est d'aller chercher le virage un petit peu plus loin, c'est-à-dire qu'au lieu d'avoir 8 ou 9 nautiques – les deux points à partir desquels l'avion est autorisé à faire son virage –, c'est aller en mettre un plus loin. Une fois encore, qui dit plus loin, vous avez plus de trajet, donc vous perdez une à trois minutes de vol. C'est énorme en termes de rentabilité pour la compagnie aérienne. Évidemment, on peut se permettre de revenir sur la même trajectoire que la trajectoire bleue ou finalement la trajectoire verte, mais à ce moment-là,

cela voudrait dire que les avions passent au-dessus de chez nous à 4 000-4 500 mètres, donc on ne les entendra pas, sauf conditions atmosphériques très particulières.

M. COSTES, Maire

Merci, Didier. Y a-t-il des questions ?

Mme PAGEZE, Conseillère Municipale

Je voudrais savoir pourquoi on changerait parce que nous avons payé notre terrain assez cher. Les personnes qui habitent dans les alentours de l'aéroport l'ont payé moins cher justement parce qu'il y avait l'aéroport qui existait déjà. Je ne vois pas pourquoi nous en paierions les pots cassés.

M. COSTES, Maire

C'est un peu l'objet de la délibération que nous vous proposons. S'agissant des raisons invoquées par la DGAC questionnée à ce sujet, pour ce qui concerne du décollage Nord, il est clair que c'est une pression des communes au Nord pour avoir moins de survol. Des groupes de pression se sont constitués et ont manifestement été écoutés. Maintenant, il s'agit d'une expérimentation, il faut que les autres parties prenantes s'expriment comme nous le faisons ce soir pour permettre de trouver un compromis au travers de cette discussion.

S'agissant du Sud, en raison de l'augmentation de cadence, a été évoqué le déclenchement de sécurité au moment du recroisement de l'endroit où cela coupe les pistes un peu plus haut. Des raisons de sécurité ont été justifiées avec des déclenchements d'alertes de sécurité, ce qui conduit la DGAC et l'ACNUSA de proposer une modification des procédures. Entre proposer une modification des procédures telle qu'elle est là et d'autres propositions telles que Monsieur KLYSZ vient de les exprimer, il y a une limite sur laquelle nous pouvons discuter.

Mme CORTIJO, Conseillère Municipale

Excusez-moi, je n'ai toujours pas compris parce les couloirs aériens sont certes décalés, mais cela ne peut pas être pour une augmentation de cadencement de fréquence aérienne puisqu'il n'y a que deux pistes. Même si c'est toutes les deux minutes comme à Roissy, ils ont quand même un peu plus de pistes. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi ils font cela.

M. PIQUEPÉ, Adjoint au Maire

Sur chaque avion, vous avez une balise appelée le TCAS qui indique les avions à proximité sur les radars. Même si le trafic augmente avec deux pistes, le ciel doit être trop encombré et cela doit les gêner. En écartant le trafic, ils évitent ces perturbations. Je pense que cela doit être quelque chose comme cela. Après, derrière, ce sont des techniciens. Sur la trajectoire, je vois qu'ils visent le VOR. Pour eux, c'est la facilité. On peut peut-être les faire passer ailleurs, donc il y a quand même matière à discussion. Passer sur Pujaudran ne doit pas poser beaucoup de problèmes.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Je pense qu'il y a matière à discussion en étendant un peu parce que nombre de départs sont là. Si vous étendez cette sortie et que vous revenez ici, on peut très bien suivre les mêmes couloirs en venant reprendre au-dessus du futur téléphérique. En plus, il y a très peu de population à cet endroit.

Mme MOUTON-DUBOSC, Adjointe au Maire

Sait-on si cette expérience s'est déjà produite dans d'autres villes en France ?

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Non, c'est la première. C'est l'application des règles AirNav et c'est le premier qui est en cours. Je pense qu'il y a beaucoup d'éléments très techniques, il faudrait avoir des personnes qui sont techniques, je ne veux pas dire politiques, mais qui sont techniques et à l'avantage des uns et des autres. Pour répondre à cette question, je pense que c'est très motivé par un changement d'axe au Nord pour être dégagé des perturbations aériennes. Des raisons avancées sont techniques, comme le TCAS qui est le moyen de repérer des avions à partir d'un radar. Je pense que là, on est à la limite de la franchise de ce que savent faire certaines techniques aujourd'hui, notamment dans les aéroports. Au niveau militaire, on fait des choses bien plus précises. Personnellement, je n'ai aucun mal à m'avancer en disant que l'on est tout à fait capable d'avoir les mêmes au niveau du civil. Ce sont des explications pour les novices, c'est le bon vouloir pour les nuls, mais ce n'est pas quelque chose acceptable comme explication, Monsieur le Maire.

M. LHOSTE, Conseiller Municipal

Je voudrais revenir sur le contexte. Nous avons parlé des petits vols tout à l'heure, si ce n'est celui de l'hélicoptère. Nous sommes quand même dans des essais Airbus à basse altitude et dans les périodes d'essais intensifs, un avion passe à basse altitude quasiment toutes les dix minutes. Nous sommes quand même impactés, mais nous l'étions jusqu'à présent sur des périodes limitées dans l'année. Nous payons quand même notre tribut à l'aéronautique à travers le survol des vols d'essai qui sont quand même une vraie nuisance, mais qui, effectivement, n'est pas permanente. Je pense que cela vaudrait le coup de dire que nous ne sommes pas une commune qui n'a rien aujourd'hui, mais qu'elle contribue et paie son tribut. Il faut le mentionner aussi.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Je suis effectivement d'accord. C'est un des arguments tout à fait acceptables et que nous pouvons avancer. Certes, ce n'est que la semaine, jamais avant 10 heures et rarement après 16 heures pour des raisons pratiques d'exploitation d'essai en vol, et jamais le week-end ou très rarement. Ils sont en vent arrière, c'est-à-dire pas haut du tout. Ils sont stabilisés, ils font quand même beaucoup de bruit, mais c'est la journée et pas tous les jours.

M. COSTES, Maire

C'est un argument à ajouter.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

L'argument est bon à prendre.

M. URO, Conseiller Municipal

Je voulais quand même voir si vous avez des informations relatives au ratio entre l'utilisation de la piste Nord et de la piste Sud. En fait, c'est conditionné par les situations météo. Généralement, par vent d'autan, on décolle côté Sud et par flux normal de Nord-Ouest. Je ne suis pas autant spécialiste que toi, mais les avions décollent généralement face au vent.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Très souvent. Chez nous, toujours. Je vais regarder si j'ai l'information sur ma tablette et te le dirais.

M. URO, Conseiller Municipal

Je pense que c'est du ratio 2/3-1/3.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Non, je ne pense pas. Hormis les vents d'autan et des particularités, les axes des pistes sont très souvent déterminés par ce qu'on appelle les vents dominants qui ont une tendance à changer à 180 degrés durant la journée et c'est mathématiquement vrai presque partout. Cela vient d'un phénomène thermique situé autour des plateformes. Je vais essayer de retrouver l'information. Je pense que je l'ai. On doit être près des 50-50.

M. PIQUEPÉ, Adjoint au Maire

Il me semble avoir vu sur des cartes de statistiques que 78 % des mouvements prenaient ce circuit. C'est un des plus forts.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Le Sud.

M. PIQUEPÉ, Adjoint au Maire

Oui. Vous pouvez avoir du vent traversier quand c'est du vent Ouest, donc à partir de là, ils choisissent l'axe de piste qui leur conviennent. Souvent, c'est quand même le départ vers le Sud.

M. COSTES, Maire

Nous allons vérifier. La DGAC m'a dit que cela concernait en particulier les vols du matin et ce sont quand même des périodes où on est astreints à avoir une certaine forme de tranquillité. Le premier vol étant à 6 heures, entre 6 heures et 9 heures, ce sont principalement les vols de la navette, de Paris-Bruxelles, de Paris-Londres, etc. Ce sont quand même des vols assez impactant en termes de tranquillité.

M. ÇAMALBIDE, Conseiller Municipal

Je voulais faire une remarque relative au trafic. Mme CORTIJO le disait, l'aéroport de Toulouse est loin d'être saturé. Il est à dix millions de passagers aujourd'hui et va aller vers 15 millions d'ici une dizaine d'années ou un peu moins, peut-être.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

L'aéroport n'est pas saturé. Il faut aussi savoir que les règles changent. En France, les règles restreignent pas mal l'espacement entre les avions au sens où nous sommes obligés d'être relativement espacés entre deux vols. C'est quasiment le triple de ce qu'il y a aux États-Unis ou au Canada ou un peu moins du double de ce qu'il peut y avoir en Angleterre sur certaines plateformes, etc. Même si elle n'est pas souhaitée, notamment par les organismes officiels, on a quand même une possibilité en France de réduire cette proximité entre avions de telle sorte à augmenter la cadence.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

J'avais compris que l'expérimentation avait commencé en mai et finissait en novembre. Est-ce bien cela ?

M. COSTES, Maire

Il y a deux expérimentations. Une expérimentation a été commencée fin mai-début juin, c'est l'expérimentation Nord pour laquelle une enquête publique a été ouverte en septembre. Je crois que l'enquête publique a été close récemment. La deuxième partie continue toujours. À la suite des discussions que nous avons eues, le 23 mai, l'enquête publique sur la partie Nord a été clôturée. S'agissant de la partie Sud, cette expérimentation était prévue avec une enquête publique qui devait avoir lieu en novembre. De façon très claire, j'ai demandé de pouvoir étendre les champs d'investigation conformément à ce qui vient d'être exprimé par Monsieur KLYSZ, c'est-à-dire qu'au-delà du processus de passer sur Pibrac, on puisse essayer de tester d'autres processus qui ne passent pas par Pibrac et permettent de dévier à la fois plus vers l'Ouest en passant vers des communes telles que Pujaudran, etc., et faire des virages un peu plus au Nord pour remonter sur la trajectoire actuelle. L'enquête publique porte sur des résultats d'expérimentation. J'ai demandé que l'enquête publique puisse porter sur des résultats qui ne soient pas uniquement le résultat de passages sur Pibrac, mais qu'on puisse expérimenter d'autres voies possibles. C'est ce qui a été fait. La DGAC a, pour l'instant, répondu favorablement à cette demande. Il semblerait qu'ils soient assez enclins à pouvoir étudier d'autres mesures que le survol de Pibrac. Une fois que la réalisation de ces expérimentations aura été effectuée, je pense qu'une enquête publique sera faite pour soumettre les résultats à la population, sachant que réglementairement, nous ne sommes pas forcément consultés à Pibrac, c'est une décision de la DSAC de consulter les communes qui sont survolées à plus de 2 000 mètres. Seules les communes survolées à moins de 2 000 mètres font l'objet d'une consultation au travers d'une enquête publique.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

Y a-t-il actuellement une expérimentation à Pibrac ?

M. COSTES, Maire

Oui.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

Depuis quand ?

M. COSTES, Maire

Le 23 mai.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

D'accord, c'est bien ce que je disais, depuis le 23 mai, nous sommes concernés par une expérimentation à Pibrac.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Cela fonctionne ainsi depuis le 23 mai.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

À Pibrac, nous sommes en phase d'expérimentation, des avions nous survolent certainement.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Tous les jours.

M. COSTES, Maire

Si vous me permettez, avec une petite précision d'après ce qui m'a été exprimé. Cette expérimentation a d'abord commencé par l'expérimentation sur le Nord et petit à petit, elle s'est étendue avec l'expérimentation sur le Sud qui n'a pas commencé le 23 mai. C'est l'expérimentation Nord qui a commencé le 23 mai. Petit à petit, je crois que l'expérimentation Sud a dû commencer courant août ou fin juillet.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Au moment où nous parlons, l'expérimentation est en cours. J'ai passé un peu vite au début où l'on rappelle le processus à la fois d'avancement du projet et de communication autour du projet. Pour l'instant, on est entre la concertation et les études, mais on a un peu plus dans la partie étude et test.

M. COSTES, Maire

C'est pourquoi il est important d'avoir une voix sur cette expérimentation. Il est important que la population et le Conseil Municipal puissent aujourd'hui être saisis de cette information et faire le nécessaire pour trouver les moyens, comme cela a été exprimé, et pouvoir gérer à la fois la sécurité aérienne et le survol des populations, et que celles-ci soient le moins impactées, en particulier sur Pibrac.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Je ne sais pas jusqu'à quel point nous pouvons intervenir et avoir une expertise ou apporter la voix d'une expertise parce que je pense qu'il va falloir en passer par là. L'une des clés qui continue à fermer une porte est le niveau 65. Si les personnes qui souhaitent mettre cela en place réussissent ou font fi de ce niveau 65 en disant que de toute façon, on passe au-dessus de Pibrac au-dessus de 2 000 mètres, on n'aura pas besoin de venir nous demander notre avis et cela va passer comme ça. La clé est là. La clé est d'abord de leur démontrer que tous les avions vont passer au-dessus du niveau 65. En tant que pilotes et avec les pilotes que l'on connaît, on sait que cela ne marche pas pour tous les avions, c'est-à-dire que comme sur toute plateforme, certains avions n'ont pas cette capacité. C'est aussi pour cela que vous avez les 8 et 9 nautiques, c'est-à-dire qu'on prolonge un peu la montée de l'avion de telle sorte qu'il est le temps de monter plus haut. Typiquement, c'est pour les avions du matin qui desservent les vols à Roissy, notamment les Airbus A321 qui sont relativement plus longs et plus lourds, qui ont presque la taille d'un double couloir et il y a beaucoup plus de monde dedans. Eux, vont chercher leur virage un peu plus loin pour être un peu plus haut. Néanmoins, rien ne nous garantit aujourd'hui que tous les appareils seront au-dessus de 2 000 pieds. Par ailleurs, même à 2 000 pieds, nous n'avons pas la garantie de ne pas être perturbés au niveau sonore. L'idée est de ne pas franchir cette finalisation. Il faut absolument pousser fort pour laisser tout le monde ici. Il faut mettre les premières lignes, les deuxièmes lignes et les troisièmes lignes à ce niveau-là.

M. COSTES, Maire

Il faut que cela s'arrête à l'expérimentation. S'agissant du bruit, je voulais ajouter qu'il y a une marge entre le bruit réel perçu et le bruit théorique. Le bruit est une nuisance qui va dépendre de la longueur de cette perturbation et des spectres de fréquence. Il se peut que nous ayons des pointes de fréquence particulières sur des typologies d'appareils qui vont induire des atteintes et des nuisances plus importantes que d'autres appareils. Même si les constructeurs font des efforts pour minimiser, c'est un point qu'il faut avoir à l'esprit. Selon le vent, les conditions météorologiques, atmosphériques, etc., l'emport, car si un avion est plus chargé, il mettra plus la poussée pour monter, donc le niveau de bruit sera plus important. Il n'est pas garanti que tous les avions puissent franchir largement le seuil de 65 qui sera au-dessus de 2 000 pieds. C'est la raison pour laquelle il faut être extrêmement vigilant et faire en sorte que cette expérimentation s'arrête au trait et ne passe pas la barrière de mise en œuvre opérationnelle.

Mme CORTIJO, Conseillère Municipale

Pensez-vous que les communes comme la nôtre, Daux et Mondonville vont peser lourd dans la balance économique ? La DGAC va recueillir nos doléances, mais pensez-vous qu'elle va vraiment nous écouter ? Nous écouter, oui, nous entendre, peut-être pas.

M. COSTES, Maire

Je les ai reçus. Je ne veux pas rentrer dans le détail de ce que sont une nuisance et une pollution. C'est un travail que je mène de façon régulière. Comme Messieurs KLYSZ et PIQUEPE, je suis en interface de façon régulière avec la DGAC locale et la DGAC nationale. À la suite de la résolution que nous allons vous proposer, je ne peux pas être plus clair, je prendrai avec le Conseil Municipal et en votre nom, toutes les actions nécessaires pour pouvoir faire en sorte de ne pas survoler Pibrac. Des moyens existent pour s'y opposer. Je suis en contact de façon permanente avec toutes les associations de protection de l'environnement. J'ai moi-même participé sous une autre casquette aux Assises de l'aviation. Quand on veut bien creuser, des moyens existent pour le faire. Nous aurons l'occasion d'en reparler. Aujourd'hui, c'est une information. Nous allons voir comment évolue le processus. Si nous ne sommes pas amenés à faire du jusqu'au-boutisme pour nous y opposer et mettre en place des moyens qui seront ceux que nous déciderons de mettre en place parce qu'il y a une bonne entente de la DGAC, nous pourrions peut-être arriver par un dialogue nourri avec les expertises complémentaires que Monsieur KLYSZ soulignait à faire entendre raison à un certain nombre de responsables locaux. La décision a été prise. C'est une décision de la DSAC Sud, ce n'est pas une décision de la DGAC nationale. La DSAC Sud avec son directeur a pris cette décision d'expérimentation. Il faut simplement que nous lui amenions les éléments techniques nécessaires pour qu'il puisse reconsidérer sa position, faire une

inflexion à cette expérimentation et dire, oui, nous avons fait une expérimentation, il y a un certain nombre de pour et de contre, nous prenons la décision qui nous arrangerait de conserver ou de modifier un peu les expérimentations des trajectoires sans que cela passe sur Pibrac. *In fine*, je souhaite que cette décision soit prise. Si cette décision n'était pas favorable à Pibrac ou en tout cas si on s'orientait dans une décision qui ne le soit pas, je reviendrais vers vous pour vous proposer d'autres moyens d'action auxquels je pense dès à présent, mais qui seraient de toute autre nature.

Parce qu'il y a des enjeux derrière. Si nous pouvons le gérer de façon « sympathique », nous allons essayer de le faire ainsi. Quoi qu'il en soit, j'ai pris contact avec un certain nombre de responsables locaux, que ce soit Charles CHAMPION, Président du Conseil de Surveillance de l'Aéroport Toulouse-Blagnac, qui est l'ancien patron technique d'Airbus, que ce soit Philippe CREBASSA, Président du Directoire de l'Aéroport Toulouse-Blagnac, que ce soient un certain nombre de responsables locaux, j'ai eu de façon très régulière, même en déplacement, le Secrétaire Général Sous-Préfet, M. OLAGNON qui remplace Jean-François COLOMBET et de façon régulière, le chef de cabinet du Préfet, Marc TSCHIGGFREY. Le Préfet est informé directement. Un processus de concertation que nous appelons de nos vœux sera certainement mis en place. Nous vous tiendrons naturellement informés de l'avancement de ces processus de négociation ou de concertation qui seront mis en place. J'espère que nous pourrons peser de tout notre poids avec votre aide pour que la décision de faire passer les avions sur Pibrac ne soit pas retenue. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons la motion que je vais lire. Entre temps, pour que tout le monde ait une information, nous avons diffusé un papier que vous allez recevoir de façon transparente dans les boîtes aux lettres avec le courrier du Préfet que je vous ai mis afin que toutes les personnes soient informées et que nous puissions faire bloc autour de cet objectif de faire en sorte que les avions ne survolent pas Pibrac. Y a-t-il d'autres remarques ?

M. URO, Conseiller Municipal

Ce n'est pas la peine de chercher le ratio, nous l'avons trouvé sur le site. C'était bien ce que j'avais dit de manière intuitive, c'est 2/3 vers le Nord-Ouest et 1/3 vers le Sud-Est. Ce sont les chiffres 2018 sur l'ensemble des mouvements d'avions sur l'aéroport de Blagnac, 67 % et 33 %.

M. COSTES, Maire

C'est ce que j'avais, 30/70.

M. URO, Conseiller Municipal

Cela correspond à la rose des vents à Blagnac.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Pas tout à fait. Je les ai devant les yeux. Pour être très précis, 31 % de l'ensemble des vols passe au-dessus de Pibrac. Par contre, cela est important.

M. URO, Conseiller Municipal

Je parle du sens de décollage des avions.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Actuellement, nous sommes à 52/48, mais c'est très variable.

M. SAINT-MELLION, Conseiller Municipal

C'est dommage que vous n'ayez pas joint tous ces éléments avec la convocation au Conseil Municipal parce qu'il y a un dossier complet d'une quarantaine de pages dans lequel sont cités les taux de 67 % et de 33 % entre les deux pistes.

M. KLYSZ, Adjoint au Maire

Il serait intéressant de regarder parce que j'ai aussi ces chiffres. Par contre, j'ai les autres chiffres de comptabilité qui sortent de la tour de contrôle. Ils n'indiquent pas tout à fait les mêmes et sont variables à 10 % près selon les jours et les horaires. En revanche, que l'on prenne les uns ou les autres, 31 % des vols d'une journée passent au-dessus de Pibrac. C'est important, cela signifie qu'un tiers de tous les vols finissent au-dessus de Pibrac.

M. COSTES, Maire

Je voulais vous donner lecture de la lettre que j'ai envoyée au Préfet.

« Monsieur le Préfet. J'ai été informé indirectement, par voie de presse, par les habitants et sur les réseaux sociaux, du lancement d'une expérimentation de modification des trajectoires avions de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac impactant directement Pibrac. Je tiens à vous alerter par ce courrier sur les risques importants de voir croître des mécontentements et des plaintes, résultant de cette décision unilatérale de la

DGAC/SNA. *Quelles que soient les raisons justifiant cette expérimentation, il n'est pas acceptable que les communes, comme Pibrac, et leurs habitants qui ont volontairement choisi de s'installer dans ces communes en dehors des couloirs aériens, le soient désormais sans information auprès des Maires ni consultation préalable des riverains impactés* ».

Ceci doit être modulé. Je dis en particulier de Pibrac parce qu'une information a été faite via la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) à laquelle Pibrac ne participe pas.

« Au moment où des efforts importants sont consentis par l'ensemble des acteurs du secteur aérien, par les collectivités et les pouvoirs publics, pour améliorer l'acceptabilité de l'aviation, décriée en raison de la perception injustifiée de son impact environnemental, provoquer un tel débat dans ces conditions risquerait d'exacerber les passions et de porter atteinte à l'activité économique de ce secteur vital pour notre territoire. Ainsi, après plusieurs échanges avec le Secrétaire Général de la Préfecture, j'ai demandé à la DSAC, reçue le 4 octobre 2019 à mon initiative, de surseoir immédiatement à ces expérimentations, aux enquêtes publiques en cours, et à venir. J'ai également demandé d'engager une concertation avec les Maires et les habitants des communes concernées afin de trouver des solutions raisonnables et acceptées par tous. Par un courrier en date du 15 octobre 2019, la DSAC m'a indiqué avoir pris en considération une partie de mes demandes en acceptant de reporter l'enquête publique. Toutefois, l'expérimentation serait prolongée de quelques mois afin de bénéficier d'un recul suffisant pour permettre l'appréciation de ce nouveau dispositif. » – qu'ils expérimenteraient au-delà de la zone telle qu'elle a été proposée aujourd'hui.

« Bien que nous ne pouvons que noter positivement ces évolutions, il serait souhaitable que des garanties supplémentaires soient apportées sur les points suivants :

- *que la prolongation de cette expérimentation permette d'étudier des couloirs alternatifs répondant aux exigences de sécurité aérienne et minimisant les nuisances sonores, sans survol de Pibrac ;*
- *qu'une véritable concertation soit engagée, notamment avec les Maires et les habitants des communes concernées.*

En espérant le soutien que vous pourriez apporter à ma requête, je vous prie de recevoir, Monsieur le Préfet, l'expression de ma respectueuse considération ».

Si vous le souhaitez, nous vous proposons la motion suivante :

Délibération n° 201911DEAC47 "ENVIRONNEMENT"

Objet : Motion du Conseil Municipal contre le projet de modification des couloirs aériens de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac

Monsieur le Maire informe le Conseil Municipal du lancement d'une expérimentation par la Direction Générale de l'Aviation Civile, (DGAC-Sud), visant à modifier les couloirs aériens de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) en décollage Nord et Sud, prévoyant un survol régulier de plusieurs communes non survolées jusqu'alors et notamment de la Ville de Pibrac.

Considérant que la Ville de Pibrac n'a été ni informée en amont ni associée à la décision de lancement de cette expérimentation dont le déploiement ultérieur induirait de lourds impacts sur les populations survolées, atteindrait gravement à leur tranquillité et induirait de facto des dépréciations immobilières importantes,

Considérant que la Ville de Pibrac n'est pas concernée actuellement par un Plan d'Exposition au Bruit,

Considérant que les habitants de la Ville de Pibrac ont fait le choix volontaire et raisonné d'habiter à Pibrac pour sa qualité de vie reconnue et justement pour ne pas avoir à subir de telles nuisances,

Considérant que l'industrie aéronautique revêt pour le bassin d'emploi une importance stratégique,

Reconnaissant que des efforts importants sont aujourd'hui consentis par l'ensemble des acteurs du secteur aérien, par les constructeurs, les opérateurs, les collectivités et les pouvoirs publics, pour améliorer l'acceptabilité de l'aviation et réduire son impact environnemental,

Considérant que décider dans ces conditions d'une telle modification risque au contraire de mettre à mal ces efforts en exacerbant les passions, de ternir l'image et d'affecter l'activité économique d'un secteur pourtant vital pour notre territoire,

Considérant que la DGAC a indiqué dans un courrier en date du 15 octobre 2019 avoir décidé, après plusieurs échanges entre Monsieur le Maire et les services de l'État, de prolonger de quelques mois cette expérimentation afin de bénéficier d'un recul suffisant pour permettre l'appréciation de ce nouveau dispositif et de reporter ultérieurement une enquête publique,

Considérant le courrier adressé le 22 octobre 2019 par la Ville de Pibrac à Monsieur le Préfet d'Occitanie et de Haute-Garonne, demandant des garanties supplémentaires visant à éviter un survol de Pibrac,

Ceci exposé, il est donc proposé au Conseil Municipal la résolution et la motion suivante :

- De s'opposer résolument à tout survol de la Ville de Pibrac par les lignes régulières de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac,
- De demander à l'État l'arrêt immédiat de l'expérimentation en cours visant à la modification des trajectoires de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac,
- D'autoriser Monsieur le Maire à utiliser tous les moyens possibles pour ne pas laisser se poursuivre un tel projet,
- De demander à l'État le lancement d'une véritable concertation avec les Maires, les habitants des communes dont Pibrac et les parties prenantes concernées, pour trouver les solutions raisonnables permettant de satisfaire aux exigences de sécurité aérienne, tout en respectant le droit légitime des populations à vivre dans les lieux tranquilles et sans nuisance qu'ils ont volontairement choisis.

Pour résumer, l'idée de cette motion est :

- non au survol dans les conditions proposées ;
- non au maintien de l'expérimentation dans les conditions de survol uniquement de Pibrac, mais
- oui à l'extension de l'expérimentation pour tester d'autres options possibles qui permettraient de concilier respect de la sécurité aérienne et minimisation des nuisances pour les populations survolées ;
- demander à l'État le lancement d'une véritable concertation avec toutes les parties prenantes, les Maires, les communes, les collectivités territoriales et les habitants.

Y a-t-il d'autres remarques relatives à cette délibération ? S'il n'y en a pas, je mets aux voix. Je vous propose d'adopter solennellement cette motion. Dès qu'il y aura des modifications, je m'engage à revenir vers vous pour vous donner et vous informer de toute modification, altération ou décision qui pourrait concerner, le Conseil Municipal et les populations. Je mets aux voix. Qui s'abstient ? Qui vote contre ? Qui vote pour ?

Je vous remercie. **La motion est adoptée à l'unanimité.**

J'aurais l'occasion de faire un communiqué de presse à l'issue de cette résolution. Je vous propose de vous tenir au courant régulièrement à tous les conseils municipaux suivants parce que je pense que c'est un sujet important qui concerne tout le monde.

Je vous remercie d'être venus nombreux ce soir. Je remercie Monsieur KLYSZ d'avoir accepté de faire cette présentation avec le support de Monsieur PIQUEPE. Je vous souhaite une très bonne soirée.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 20 h 10.