

**DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES – RESERVATION D’UN SITE POUR LE NOUVEL AEROPORT.**

Mesdames, Messieurs,

Par une précédente délibération, nous avons abordé le dossier de la seconde rocade qu’il convient maintenant d’accélérer, si nous ne voulons pas être asphyxiés, à l’avenir, par la thrombose du trafic.

Une question de même nature se pose dans le domaine de la desserte aéroportuaire.

L’aéroport de Toulouse-Blagnac joue un rôle de premier plan pour la desserte de l’agglomération toulousaine, ainsi que pour l’activité économique de notre région.

Les évolutions de trafic prévisibles montrent que la croissance du trafic aérien et les limitations, générées par un milieu urbain particulièrement dense, posent de sérieuses difficultés d’exploitation qui ne pourront que s’accroître.

Dès le 31 octobre 1997, le Conseil Municipal de la Ville de Toulouse a adopté, à l’unanimité, une délibération demandant à l’Etat de réaliser un second aéroport pour l’agglomération toulousaine et pour Midi-Pyrénées.

Afin de donner à notre région les moyens d’anticiper les évolutions nécessaires pour poursuivre son développement, l’Etat, la Région, le Département et la Communauté d’Agglomération du Grand Toulouse ont décidé de réaliser une série d’études dans le cadre du Contrat de Plan 2000-2006.

Ces études ont porté sur :

- les complémentarités entre l’aéroport de Toulouse-Blagnac et les plate-formes de la région Midi-Pyrénées ou des départements limitrophes,
- le développement de l’aérodrome de Muret-L’Herm,
- l’impact d’une modification de l’offre ferroviaire sur le trafic aérien de l’aéroport de Toulouse-Blagnac,
- la faisabilité d’un aéroport dans le grand Sud-Ouest, remplaçant Bordeaux et Toulouse,
- l’impact d’un nouvel aéroport sur l’aménagement du territoire,
- l’étude comparée des différents sites pour une nouvelle plate-forme aéroportuaire.

L’ensemble de ces études a été présenté aux élus concernés le 13 janvier 2003.

Ces études ont été contestées par le Président du Conseil Régional par une lettre adressée au Préfet le 16 janvier 2003 dans laquelle il regrette, notamment, que l'impact du TGV sur le trafic aérien soit minimisé.

De même, le Président du Conseil Général, en ouverture de la session budgétaire du 20 janvier 2003, remet en cause les fondements mêmes de ces études et propose de choisir un expert afin de mieux appréhender les problèmes et de formuler de nouvelles propositions.

Les conclusions de cette expertise (Cabinet ITA), présentées en séance du Conseil Général du 22 décembre 2003, affirment, notamment, que le trafic attendu pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac à l'horizon 2020 ne conduira pas à la saturation de cet aéroport dont les capacités techniques, moyennant certains investissements, peuvent être évaluées à au moins 15 millions de passagers et 200 000 mouvements d'avions par an.

Cette étude est contestable en elle-même, puisqu'elle a été limitée dans le temps à 2020, alors qu'il faut anticiper et préparer l'avenir et que l'horizon de 2020 est maintenant trop rapproché.

Des études complémentaires ont également été réalisées sur l'initiative de la Région : elles ont conclu à l'éventuelle nécessité d'un nouvel aéroport à long terme et préconisent de faire le point dans trois ans.

A ce propos, il faut rappeler que l'étude portée par le Conseil Régional (CAT SUD) contient un certain nombre de contre vérités que le Président de la Chambre de Commerce a dénoncées le 7 février 2005 dans la lettre qu'il a adressée au Président du Conseil Régional (lettre jointe en annexe) :

*« Monsieur le Président,*

*A la lecture de celui-ci, je voudrais attirer votre attention sur l'analyse qui est faite de l'impact du TGV sur le trafic aérien. En effet, si on considère le scénario médian, l'étude fait apparaître, sur la base d'un taux de croissance annuel moyen sur la période 2004/2030, les impacts suivants :*

- 2013 : perte du trafic aérien de l'ordre de 1,16 million de passagers avec la mise en place du TGV entre Paris et Bordeaux*
- 2020 : perte de trafic de 2,76 millions de passagers avec le prolongement sur Toulouse permettant de rejoindre Paris en 3h00*

*Soit une perte globale de près de 4 millions de passagers et 11 années de rattrapage pour que le nombre de passagers aériens retrouve son niveau d'« avant TGV » (4 ans pour le premier tronçon et 7 pour le second).*

*Cette estimation est très au-dessus des éléments dont nous disposons par ailleurs :*

*1 – L'étude de l'ITA, réalisée en juillet 2003 sur le trafic de l'aéroport de Toulouse à l'horizon 2020 et reprise par le Conseil Général, fait état d'une perte d'environ 1 350 000 passagers, soit une baisse de 28 % du trafic prévu sur Paris.*

2 – L'étude d'IMTRANS, et notamment le complément réalisé en 2002, fait apparaître une perte de l'ordre de 32 % sans qu'il soit possible d'estimer le volume que cela représente en l'absence de prévisions sur le marché Toulouse-Paris.

3 – Enfin, l'analyse d'un cas concret comme celui de la mise en place du TGV Paris-Marseille, avec un temps de parcours comparable de 3 heures, fait apparaître une perte de 900 000 passagers, soit une baisse de 27 % du trafic avec Paris. A cet effet, il convient de préciser que la situation des deux gares, St-Charles et Matabiau, est différente et que l'accès à celle de Toulouse est beaucoup plus difficile qu'à Marseille. De même, la localisation de Blagnac à quelques minutes du centre de Toulouse, favorise l'utilisation du mode aérien, contrairement à Marseille où l'aéroport est plus éloigné du Centre-Ville.

Nous avons bien noté, par ailleurs, que le cabinet CAT SUD a pris en compte dans son étude des hypothèses optimisant les paramètres liés au TGV : parfaite interconnexion et inter modalité, de même que l'amélioration du service aux passagers (enregistrement des bagages de bout en bout, train + avion, maturité du IDTGV), le raccordement au réseau TGV Méditerranée et sud-est, etc...

Cependant, même en prenant une hypothèse haute de l'ordre de 30 % de perte sur l'axe Toulouse-Paris, cohérente avec les trois approches précédentes, l'écart entre la perte de trafic calculée par CAT SUD et les autres études est très important. De plus, la confrontation avec les chiffres relevés après la mise en place du TGV Paris-Marseille, d'une durée équivalente, **montre que les résultats de CAT SUD sont difficilement crédibles.**

Il est donc, à mon avis, nécessaire d'apporter des corrections aux résultats de l'étude que vous avez fait réaliser pour que les prévisions soient plus fidèles aux effets possibles du TGV sur le trafic des passagers aériens ».

J'ai moi-même dénoncé ces faits dans plusieurs courriers adressés à nos partenaires le 20 janvier, le 25 février et le 25 mars 2005 et joints en annexes de la présente délibération.

Dans mon dernier courrier adressé au Président du Conseil Régional, j'indique :

« Monsieur le Président,

Par lettre du 14 mars 2005, vous avez bien voulu répondre à mon courrier du 25 février 2005 sur la desserte aérienne de Toulouse et de Midi-Pyrénées.

A votre initiative, le Conseil Régional a commandité une étude au Cabinet CAT SUD. Vous indiquez que « les conclusions du Cabinet CAT SUD lui appartiennent ». Certes, mais c'est bien sur la base de ces résultats que l'Assemblée Régionale s'est prononcée.

Vous vous référez à l'étude de l'ITA sur les estimations de départs vers le TGV.

Je vous signale, tout d'abord, que l'étude de l'ITA, commanditée par le Conseil Général, se limite à l'horizon 2020, ce qui est manifestement insuffisant.

Par ailleurs, nous disposons maintenant de l'expérience en « grandeur nature » de Marseille, qui est à 3 h de Paris en TGV, comme le sera Toulouse.

*Ainsi que l'article de presse ci-joint le confirme, le déport de l'avion vers le TGV est beaucoup plus limité qu'on ne le croit et, fort de ces éléments, je confirme donc que, à mon avis, l'étude CAT SUD sous-estime le trafic aérien futur de 20 % à 25 %.*

*D'ailleurs, le Président de la Chambre de Commerce conteste également les chiffres de l'étude CAT SUD. Il le fait à partir d'une réflexion différente, puisque ma réflexion s'appuie sur des chiffres de trafic provenant de la SNCF.*

***Une telle sous-évaluation de 20 % à 25 % du trafic aérien ne peut être considérée comme un élément marginal et elle est de nature à remettre en cause les décisions du Conseil Régional prises sur la base de données, à mon sens, erronées.***

*Vous proposez la mise en place d'un « Observatoire collectif et neutre », notamment chargé de vérifier l'évolution du trafic de Blagnac.*

*C'est là une attitude strictement passive, à laquelle je pourrai m'associer si elle est accompagnée par la volonté de réserver dès maintenant un site pour une future plate-forme aéroportuaire.*

*Mais d'ores et déjà vous disposez d'un signe fort de la croissance attendue pour le futur. C'est, et vous l'avez noté, la position de la Chambre de Commerce et d'Industrie qui a été contrainte, devant l'absence d'alternative et de prospective, d'engager une très lourde programmation d'investissement à Blagnac.*

*Si de tels investissements sont faits, c'est bien parce que le trafic aérien va croître malgré l'arrivée future du TGV !*

***Il suffirait que nous indiquions fermement qu'un nouvel aéroport sera construit et qu'un délai soit affiché pour que la Chambre de Commerce intègre cette donnée et réduise son programme de développement au strict minimum.***

*Certes, même avec la réservation d'un site pour le futur, l'aéroport actuel restera en fonctionnement encore un certain nombre d'années et il nous faut :*

- *Réduire le bruit, en particulier la nuit. Le Préfet doit, notamment, faire connaître les possibilités de « La Poste » de réduire les sources de bruit.*
- *Insonoriser les logements et le Conseil Municipal de Toulouse s'est déjà prononcé à ce sujet pour abonder les crédits dont disposera la CCI et pour trouver les moyens pour accélérer les réalisations de protection phonique.*

***Mais je voudrais profiter de cette lettre pour aller au-delà d'une simple querelle de chiffres. L'enjeu est bien différent, puisqu'il s'agit de l'avenir de l'Agglomération Toulousaine et donc de l'avenir de la Région Midi-Pyrénées.***

***Pour ma part, j'ai confiance dans ma Ville, j'ai confiance dans l'Agglomération et ne puis me résoudre, comme vous semblez vouloir le faire, à me laisser imposer un fatalisme de l'évolution de Toulouse et de son Agglomération.***

*[...] Ou bien, comme vous semblez vouloir le faire, nous persévérons dans l'inertie et nous laissons l'urbanisation se développer et, demain, la construction d'un nouvel aéroport deviendra beaucoup plus difficile.*

*Ou bien, comme je le souhaite, nous acceptons de réviser des chiffres manifestement sous-estimés pour la croissance du trafic aérien et nous réservons, dès maintenant, un site pour le nouvel aéroport.*

*Vous indiquez dans votre courrier : « je souhaite attirer votre attention sur le fait qu'au rythme de son extension, le nouvel aéroport se retrouverait rapidement rattrapé ».*

*Votre affirmation est exacte, si nous ne faisons rien. Mais, le rôle des responsables publics que nous sommes, c'est justement de préparer l'avenir. En réservant un site, nous nous donnons les moyens d'intégrer le futur aéroport dans le développement de l'Agglomération et d'organiser l'environnement de cette future plate-forme, de façon à ne pas reproduire, à l'avenir, les nuisances sonores pour les habitants, en positionnant les zones d'habitat loin de la plate-forme ».*

Dans ma lettre, je stigmatisais ceux qui ne font rien, ceux qui ne préparent pas l'avenir. Un aéroport, c'est avant tout un outil de développement économique. Prévoir la possibilité de pouvoir construire un nouvel aéroport, c'est nous donner des chances de créer des emplois pour nos enfants.

Je suis stupéfié et désolé en même temps par l'attitude du Conseil Régional qui devrait être en charge de préparer l'avenir et qui, ni pour la seconde rocade, ni pour le nouvel aéroport, ne prend la moindre initiative, si ce n'est de s'entourer de personnes et de groupes politiques qui ne croient pas dans l'avenir de l'Agglomération Toulousaine et qui s'opposent à sa croissance.

Lorsque, dans quelques décennies, nos successeurs analyseront les décisions qui ont été prises, je suis sûr qu'ils seront stupéfiés par le manque d'anticipation, le manque d'ambition, le manque de volonté politique pour préparer l'avenir, par la stérilité des luttes partisans.

C'est à notre Assemblée qu'il appartient de tirer le signal d'alarme.

Il est temps de donner une nouvelle ambition à nos réflexions, de donner un nouveau souffle à notre vision de l'avenir, de sortir de l'immobilisme dans lequel les positions du Conseil Régional nous enferment. Il est temps de vouloir préparer l'avenir, il est temps de mettre devant leur responsabilité ceux qui prônent l'immobilisme en action de gestion.

C'est la raison pour laquelle je vous invite à demander à l'Etat et aux collectivités concernées (Région, Département, Agglomération) de réserver, enfin, et dès maintenant, un site, qui doit se trouver à moins de 40 à 50 kilomètres de Toulouse, pour un nouvel aéroport.

Ce qui a été fait dans les agglomérations de Nantes ou Metz doit être fait pour Toulouse, berceau de l'aéronautique, lieu de fabrication de l'A 380 qui connaît un succès commercial avant même son premier vol.

L'Agglomération Toulousaine a la croissance démographique la plus forte de France.

Les chiffres sont édifiants, ainsi que le montre le tableau suivant :

	<b>1990</b>	<b>1999</b>	<b>2004</b>	<b>Evolution 1990-2004 (%)</b>
<b>France entière</b>	56 577 000	58 497 000	60 200 000	+ 6,4
<b>Toulouse</b>	358 670	390 350	426 700	+ 18,9
<b>Grand Toulouse</b>	531 000	594 320	651 200	+ 22,6
<b>Pôle Urbain INSEE</b>	666 950	761 100	844 910	+ 26,7
<b><u>Comparaison avec d'autres Villes</u></b>				
<b>Paris</b>	2 152 420	2 115 760	2 142 800	- 0,4
<b>Marseille</b>	800 550	797 700	795 600	- 0,6
<b>Lyon</b>	415 500	445 260	468 300	+ 12,7
<b>Toulouse</b>	358 670	390 350	426 700	+ 18,9
<b>Nice</b>	324 440	341 100	339 000	+ 4,5
<b>Strasbourg</b>	252 390	263 900	273 100	+ 8,2
<b>Bordeaux</b>	210 340	214 940	229 500	+ 9,1
<b>Montpellier</b>	208 000	224 860	244 700	+ 17,6
<b>Rennes</b>	195 500	205 860	209 100	+ 6,9

Cette croissance nous oblige à anticiper la création d'équipements structurants.

Pour ma part, j'ai confiance dans le développement de notre Agglomération. Parallèlement, l'évolution du trafic aérien est spectaculaire : 700 000 passagers en 1975 à Blagnac, près de 6 millions en 2005 et les professionnels de l'aéronautique prédisent une croissance importante du trafic aérien pour le futur..

Il nous faut donc adopter une délibération en faveur de la réservation d'un site pour le second aéroport, comme nous l'avons déjà fait à plusieurs reprises, et à l'unanimité, notamment le 2 novembre 1998 suite au vœu présenté par Monsieur BRIANCON au nom du groupe socialiste.

Vous trouverez, en annexe, un document qui indique l'évolution des positions prises, depuis 1997, par les groupes politiques du Conseil Municipal.

Je rappelle que, en 1997 déjà, notre Conseil Municipal demandait, à l'unanimité, la création d'un nouvel aéroport.

Je vous rappelle, enfin, qu'il faut également souligner que, contrairement à ce qu'affirment certains, il ne faut pas opposer TGV et nouvel aéroport.

Tout d'abord, nous l'avons vu, la mise en service d'un TGV sur Paris ne ralentirait la croissance du trafic aérien que de 3 à 4 ans.

Par ailleurs, certains affirment que, financièrement, nous ne pouvons à la fois assurer le financement du TGV et du nouvel aéroport.

Cet argument est spécieux et il est faux.

Ainsi qu'il est indiqué, le trafic aérien de Toulouse Blagnac est passé de 700 000 passagers en 1975, à près de 6 millions en 2005. Et tous les équipements nécessaires pour accueillir un tel trafic ont été autofinancés. Il est donc clair que le nouvel aéroport, qui accueillera plus de 10 millions de passagers, pourra être très largement autofinancé.

Les deux équipements : TGV et nouvel aéroport ne sont donc pas antinomiques, ils sont, bien au contraire, complémentaires et notre Agglomération, notre Région a besoin de ces deux équipements à la fois.

Si tel est votre avis, je vous propose, Mesdames, Messieurs, de prendre la délibération suivante :

**ARTICLE UNIQUE** : Le Conseil Municipal demande à l'Etat et aux collectivités concernées (Région, Département, Agglomération) de réserver dès maintenant un site, qui doit se trouver à moins de 40 à 50 kilomètres de Toulouse, pour réserver la possibilité d'une implantation éventuelle pour un nouvel aéroport.

**LES CONCLUSIONS DU RAPPORT SONT ADOPTEES,  
POUR EXTRAIT CONFORME,  
LE MAIRE,**