

Des questions?...

Des réponses...

Le projet d'un éventuel nouvel aéroport pour la région toulousaine fait partie des préoccupations partagées par des milliers de personnes.

Beaucoup d'entre elles ont clairement pris position contre ce projet et continuent de s'en tenir exactement informées. Pour beaucoup d'autres, au contraire, il constitue une sorte de mythe, alimenté par des rumeurs...

On ne peut pas être plus loin de la réalité!

C'est à l'intention de ces personnes que cette rubrique a été créée: elle présente de façon rapide les principales questions que ce dossier peut susciter et, très simplement, les éléments de réponse que ces questions peuvent recevoir.

Des références à des documents présents sur ce site permettront aux amateurs d'accéder, sur ces différents points (et sur quelques autres!), à une information un peu plus complète...

Utile, un nouvel aéroport ?

Non. L'utilité d'un tel investissement devrait, en effet, en être le premier critère. Or, il n'en est rien. On est stupéfait de constater que les capacités d'accueil de Blagnac sont très supérieures au trafic qu'il doit aujourd'hui absorber. On retrouvera ces chiffres: Blagnac peut traiter 15 millions de passagers par an (15Mpax), répartis sur 200 000 mouvements d'avions. En 2005, il a accueilli exactement **94 844 mouvements** et **5 799 536 passagers**.

V. La "[Contribution citoyenne](#)" p.9s.; [Trafic-emploi](#), Première Partie; [Etude prévisionnelle de trafic aérien, appréciation critique](#).

De toute façon, il créerait des emplois?...

Non. C'est un des plus gros mensonges qui soit colporté en faveur du projet d'un nouvel aéroport. Il est très facile de le démontrer.

Si on créait un nouvel aéroport pour notre région, on fermerait, évidemment, celui de Blagnac: les prévisions de trafic les plus folles ne vont pas jusqu'à prétendre que deux aéroports pourraient fonctionner aux abords de Toulouse!

De là, quatre conséquences:

1: les emplois qui existent aujourd'hui à Blagnac seraient tout simplement déplacés vers le nouvel aéroport. Aucune création d'emplois, donc.

2: Le déplacement de Blagnac vers un autre site en chasserait tous ceux qui ne sont contraints ni de vivre ni de travailler près d'un aéroport. Parmi eux, beaucoup d'employeurs (artisans, commerçants, professions libérales etc...). Perte d'emplois, donc.

3: En fermant Blagnac, on priverait Airbus Industries de ses pistes et de ses installations. Resterait-il à Toulouse? Bonne question, quand on sait que Airbus donne du travail, directement, à près de 15000 personnes et indirectement à 5 fois plus !

Vous le voyez comment le solde des emplois, après l'installation du nouvel aéroport toulousain?...

4 : De toute façon, la construction d'un tel aéroport serait confiée aux *majors* de la construction qui "importeraient" leur main d'œuvre. Ces grands travaux ne profiteraient donc pas aux petites entreprises locales ni aux artisans.

V. La "[Contribution citoyenne](#)", p.25s.;[Trafic-Emploi](#) Deuxième Partie.

Mais à terme, un nouvel aéroport sera nécessaire, bien sûr?

Non. Il n'y a rien d'inéluctable, aujourd'hui, dans l'évolution du trafic aérien. La conjoncture économique, le développement de nouveaux moyens de transports (à certains égards plus commodes que l'avion, aussi rapides pour les transports intérieurs, et moins chers), l'apparition de nouveaux modes de communications (beaucoup d'entreprises, qui fournissaient les gros contingents de voyageurs *business class* ont renoncé à ces déplacements coûteux), le renchérissement considérable du pétrole etc. conduisent pour le moins à considérer comme possible de profonds changements dans les comportements individuels comme dans ceux des entreprises. Envisager un long pallier dans le développement que l'on a jusqu'ici connu des transports aériens n'est pas irréaliste... Une des erreurs les plus graves que font les partisans du projet d'un nouvel aéroport est de prétendre le justifier par une projection amplificatrice des chiffres du trafic d'hier aux années à venir...

Quoi qu'il en soit, ces projections optimistes elles-mêmes, malgré tous leurs défauts, ne parviennent pas à justifier la création d'un nouvel aéroport. Si l'on met à part les premières études de l'Etat (2003) qui ne sont citées ici qu'en raison de leur extravagance (que tout le monde reconnaît et dénonce aujourd'hui, bien après nous: V. "[La Contribution citoyenne](#)"), on peut, pour s'en convaincre se référer aux nouvelles études de l'Etat, publiées en février

2006. Elles concluent en toutes lettres à la cohérence du système aéroportuaire de Blagnac. V. [Etudes environnementale de Blagnac, le "Guide de Lecture"](#).

Blagnac n'est-il pas déjà au bord de la saturation?..

Non, quoi que prétendent, en toute mauvaise foi, les partisans du projet... On en a une première idée en consultant les chiffres donnés ci-dessus: Blagnac est très loin de ses capacités ultimes. On en sera tout à fait convaincu en consultant les dernières études de l'Etat (qui ne sont pas suspectes d'être hostiles à un nouvel aéroport... Etudes disponibles sur : www.midi-pyrenees.gouv.fr). On pourra y lire, expressément, cette conclusion:

"En résumé, à l'horizon 2030 le système aéroportuaire dans son ensemble devrait être cohérent pour traiter le trafic annuel de l'ordre de 12M de passagers commerciaux, prévu à cette échéance selon l'Etude prévisionnelle de trafic de Septembre 2005. Des solutions techniques pourront vraisemblablement être adoptées après 2030 afin d'optimiser encore la capacité du système aéroportuaire". *Synthèse de l'Etude environnementale p. 4*

Ou encore:

"L'analyse menée montre la cohérence du système aéroportuaire jusqu'à l'horizon 2030 (...) et même au-delà: des solutions techniques pourront vraisemblablement être trouvées à court terme après 2030 afin d'accroître encore la capacité"

Rapport sur l'Etude environnementale, Vol1 p. 35.

Non seulement, donc, Blagnac n'est pas au bord de la saturation, mais la saturation de Blagnac n'est pas même perceptible à long terme!

V. La ["Contribution citoyenne"](#); Les nouvelles études de l'Etat: les textes; [Etudes environnementale de Blagnac: le "Guide de Lecture"](#); [Etude prévisionnelle de trafic aérien: appréciation critique](#).

Au pire, pourquoi pas une réserve foncière: "ça ne mange pas de pain?"...

Ce serait une grave erreur de le croire! Pour une bonne raison qui les réunit toutes: une réserve foncière bien faite tend à empêcher les gens de s'y installer et d'y développer des activités. Le but d'une réserve foncière, en effet, est de limiter l'importance des populations qui seront soumises au bruit quand on installera l'aéroport. Ce gel des terres est donc, par hypothèse, un parti contraire au développement durable, puisque les réserves foncières ont

précisément pour objet de faire obstacle à l'évolution du site pour le conserver en l'état.

Toutes les perspectives de développement que cette zone (très vaste: au moins 60x10 kms) pouvait se donner lui sont ainsi fermées (ainsi, par exemple, le gel des terres en Ariège ruinerait l'essor touristique que cette région a su favoriser et toute perspective de développement dans ce sens). Ce n'est donc pas une mesure neutre: mais l'organisation d'une récession immédiate, et irrémédiable. C'est, en outre, un défi au bon sens: prendre une telle décision sur le fondement de l'incertitude de l'avenir conduirait à devoir reconduire cette décision aussi longtemps que l'incertitude de l'avenir ne serait pas levée...

Ce qui peut ne jamais se produire. Qu'on en juge. A raison d'une progression de trafic de 200 000 passager par ans (*hypothèse optimiste qui suppose que rien ne change!*)), il faudrait 25 ans à Blagnac pour passer du trafic de 10Millions de passagers, raisonnablement prévisible pour 2030, à celui de 15Mpax qui constituerait la limite haute de ses capacités d'accueil. On aurait donc, peut-être, une réponse à l'utilité de ces réserves foncières en 2055...

A terme, une réserve foncière, c'est un aéroport, bien sûr. Au cas contraire (car les partisans du projet essayent de faire croire qu'il y a une véritable alternative!), il faudrait opérer une véritable sortie de "glaciation"...

C'est une étrange conception de l'aménagement du territoire!

V. [Les effets pervers d'une réserve foncière.](#)

Gouverner, n'est ce pas prévoir?...

Sans doute...et les partisans du projet ne manquent pas d'agiter le "principe de précaution"...

Mais ce principe n'a d'application légitime que dans les hypothèses où la *prévision raisonnable* donne à craindre tel évènement qu'il faut anticiper. Or il n'y a rien de tel dans notre cas: *les prévisions raisonnables* (celles de l'Etat lui-même, malgré leurs défauts) montrent qu'aussi loin qu'on peut voir (ce fameux "horizon visible" dont parlent les prévisionnistes) notre région n'aura nul besoin d'un nouvel aéroport: pas de saturation de Blagnac, ni en 2030 ni au-delà (cf. ci-dessus, à propos de la saturation de Blagnac).

Ce qui est prévisible c'est donc qu'un nouvel aéroport est INUTILE. Dès lors, si le "principe de précaution" recommande quelque chose, c'est de s'opposer à un investissement qui serait humainement, socialement et économiquement ruineux...

Les grandes institutions de notre région l'ont compris (V. [Acteurs et Enjeux](#); V. [Actes des Institutions: Le Conseil régional et Conseil général de la Haute Garonne: Session extraordinaire](#)).

Alors pourquoi cet acharnement des partisans du projet?

Parce qu'ils y ont intérêt, ce qu'ils avouent parfois...

Leurs principaux arguments sont les suivants.

1/ Argument de la *saturation prévisible de Blagnac*: en l'état de ce que l'on sait du trafic aérien à venir, l'argument ne vaut rien, on l'a vu.

2/ Arguments du *développement économique et de l'emploi*. Ils sont sans consistance: n'importe qui est capable de comprendre qu'un aéroport inutile ne peut avoir aucune incidence positive durable sur l'économie. Quant au développement de l'emploi, on a vu qu'il n'a rien à attendre d'un nouvel aéroport.

3/ Argument du soi disant *principe de précaution*: comme on ne sait rien, il faut prévoir le pire, et installer une réserve foncière, au cas où... Compte tenu des nombreuses hypothèques qui pèsent aujourd'hui sur le développement du trafic aérien, il doit donc paraître clair que cette perspective n'a rien à voir avec le principe de précaution: celui-ci implique en effet la nécessité raisonnable de prévoir... On en est loin.

4/ Argument du *développement démographique* de la région toulousaine.

Cet argument est une curiosité, qui n'impressionne que les gens distraits: il faut l'être, en effet pour ne pas voir que le développement du trafic aérien n'est pas en proportion des habitants de Toulouse (sauf à admettre qu'ils prennent l'avion pour aller travailler le matin?). En revanche on voit bien que le développement démographique recommande de ne pas installer un nouvel aéroport à proximité de Toulouse. Cette zone, en effet, appartient déjà à l'aire urbaine de Toulouse: installé là, un nouvel aéroport serait d'ores et déjà au cœur de l'agglomération, pour ne pas dire au centre ville...(V. la [carte des sites](#); la [Contribution citoyenne](#), p.36s. Pour un bon exemple de l'argutie que l'on dénonce ici V. [La presse, Magazine de la CCIT Juillet 2006](#)).

Est-ce à dire que la seule chose qui importe vraiment à Toulouse soit de mettre son aéroport chez les autres?...

C'est ce qu'ils appellent pudiquement *la réalité du marché immobilier*...

L'aéroport de Blagnac, comme tout aéroport, est soumis à une réglementation d'urbanisme spécifique relative, notamment, à ses nuisances sonores et destinée à prévenir l'augmentation de la population exposée à ces nuisances.

Cette réglementation conduit à distinguer plusieurs zones de bruit, en fonction de son intensité. C'est ce que l'on appelle le Plan d'Exposition au Bruit ou P.E.B. Chacune des zones du PEB donne lieu à des interdictions ou à des obligations en matière de constructibilité et d'isolation acoustique des bâtiments. Le principe est énoncé par l'art L.147-5 du Code de l'Urbanisme: "Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit" V. [Le Droit du PEB \(Légifrance\)](#).

Ce principe s'applique strictement dans les zones les plus bruyantes: "Dans les zones A et B (12x4km. ndlr), les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes" .Il accepte des modalités plus souples pour les zones moins exposées au bruit. Ainsi par exemple: " A l'intérieur des zones C (20x5km. ndlr), les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. d'accueil d'habitants exposés aux nuisances (...)" . De même pour la zone de bruit la plus éloignée: "Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D (60x10km. ndlr) à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6 (...).

Dans tous les cas, par conséquent, le PEB impose, dans l'intérêt des populations, des contraintes qui freinent l'urbanisation des secteurs considérés ou y font obstacle. L'aménageur cherchera donc à obtenir le PEB le plus favorable à ses projets. Par exemple en choisissant de ne pas retenir les indices de bruit les plus protecteurs des populations, afin de minimiser l'étendue des zones de restriction. C'est ce qu'a fait la Ville de Toulouse, pour préserver son opération d'urbanisme dite Grand Projet de Ville, ainsi que le déplore la Commission d'enquête chargée d'instruire le dossier du nouveau PEB de Toulouse: "Il semble que l'une des raisons qui ont conduit à ne pas retenir ces indices est l'existence de l'opération d'urbanisme dite "Grand Projet de Ville" (GPV) que la ville de Toulouse doit lancer sur le quartier de Bagatelle et qui porte sur près de 800 logements. Le choix des indices Lden les plus protecteurs aurait entraîné une extension de la zone B du PEB sur le périmètre du GPV et donc une restriction de l'opération La commission (...) considère que les critères qui ont présidé à ce choix visaient davantage à préserver des possibilités de développement ou de transformation de l'urbanisation que la maîtrise de ce développement pour éviter d'exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores. (Projet de révision du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac; Rapport d'analyse de la Commission d'Enquête,p.22 s. V. [PEB, Rapport de la Commission d'Enquête](#)).

Ce que la Ville de Toulouse a fait sans scrupule pour sa propre population urbaine, à plus forte raison est-elle déterminée à le faire à l'encontre des populations rurales qui sont installées à ses abords: l'installation d'un nouvel aéroport *extra muros* lui permettrait de faire d'une pierre quatre coups: se débarrasser des nuisances générées par l'aéroport et relever ainsi le niveau de prix de l'immobilier toulousain; rendre résidentielle des zones constructibles; et surtout ouvrir à l'urbanisme des zones que le PEB en exclut. Cette plus-value colossale toucherait *grosso modo* 2000 hectares...

Vous avez dit "acharnement"?...

A bien y regarder, par conséquent, aucun des arguments invoqués par les partisans du projet n'est de ceux qui peuvent justifier la création d'un nouvel aéroport:

L'augmentation du trafic aérien et la saturation de Blagnac sont démenties à la fois par la Contribution citoyenne et par les études les plus récentes de l'Etat.

La croissance démographique est un argument sans portée, qui devrait même, au rebours, condamner une telle implantation à proximité de Toulouse.

La "réalité du marché immobilier" est un argument cynique qui consiste à recommander de déplacer chez les autres ce qui paraît gênant chez soi.

Etre responsable aujourd'hui c'est donc dire NON à l'aéroport inutile.

DF

Août 2006