



COLLECTIF CONTRE LES
NUISANCES AERIENNES

COLLECTIF CONTRE LES NUISANCES AERIENNES DANS L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

Y aura-t-il jamais un second aéroport à Toulouse ?

Dans la France entière les activités aéroportuaires génèrent des nuisances et des risques que les riverains supportent de plus en plus mal et ils font entendre leur voix.

A Toulouse, des responsables de la vie politique et certains médias ont entretenu la confusion entre la construction aéronautique et l'activité aéroportuaire. La construction aéronautique se voit confisquer l'aéroport de Toulouse-Matabiau au profit d'un trafic commercial particulièrement nuisant. Les riverains sont conscients que la réputation de la construction aéronautique toulousaine pourrait être entachée par une

gestion calamiteuse des nuisances de l'aéroport

Dans l'agglomération toulousaine, 17 Associations de communes et de quartiers particulièrement touchés se sont regroupées en un Collectif auquel ont adhéré également de nombreux particuliers.

Dès Juin 1998, le Collectif a rédigé une Charte dont l'article 1 demande :

" le choix rapide d'un site pour une deuxième plate-forme aéroportuaire et le gel des terrains pour toute construction dans un large périmètre autour de ce site. "

Un peu d'histoire

L'Histoire de Toulouse au XX^{ème} siècle est indissociablement liée à l'avènement de l'aviation civile et au développement de l'industrie aéronautique

- 1939, l'aéroport de Blagnac voit le jour sous forme d'un hangar et de deux pistes de 800 mètres.
- 11 juin 1953, inauguration de l'aérogare Blagnac 1.
- 1960, construction de la tour de contrôle.
- 1964, la piste 1 est portée à 3000 m.
- 1968, on met en service une deuxième piste adaptée aux exigences du Concorde : 3500m.
- La première aérogare (Blagnac 1) arrive alors à saturation.
- On inaugure Blagnac 2, qui s'agrandit en 1993 d'un second hall.
- La nouvelle tour de contrôle est mise en service.

L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaire) structure indépendante déclare "1 Français sur 4 subissant de fortes nuisances de bruit aérien habite l'agglomération toulousaine".

Le Ministre confirme.

A Roissy, 50000 personnes se trouvent dans le PGS, à Orly 63000, à Toulouse 100000.

TOULOUSE-BLAGNAC EN CHIFFRES

Le trafic d'un aéroport se chiffre en nombre de mouvements, c'est à dire d'atterrissages et de décollages, tout vol confondu, ainsi qu'en nombre de passagers transportés.

Le nombre de mouvements de Toulouse-Blagnac inclut le transport des passagers, le transport du fret, les vols d'essais et la postale.

Le chiffre global des mouvements d'avions sur la plate-forme est passé :

- de 71 400 en 1993, date du dernier agrandissement de l'aérogare
- à 110 000 pour l'année 2000.

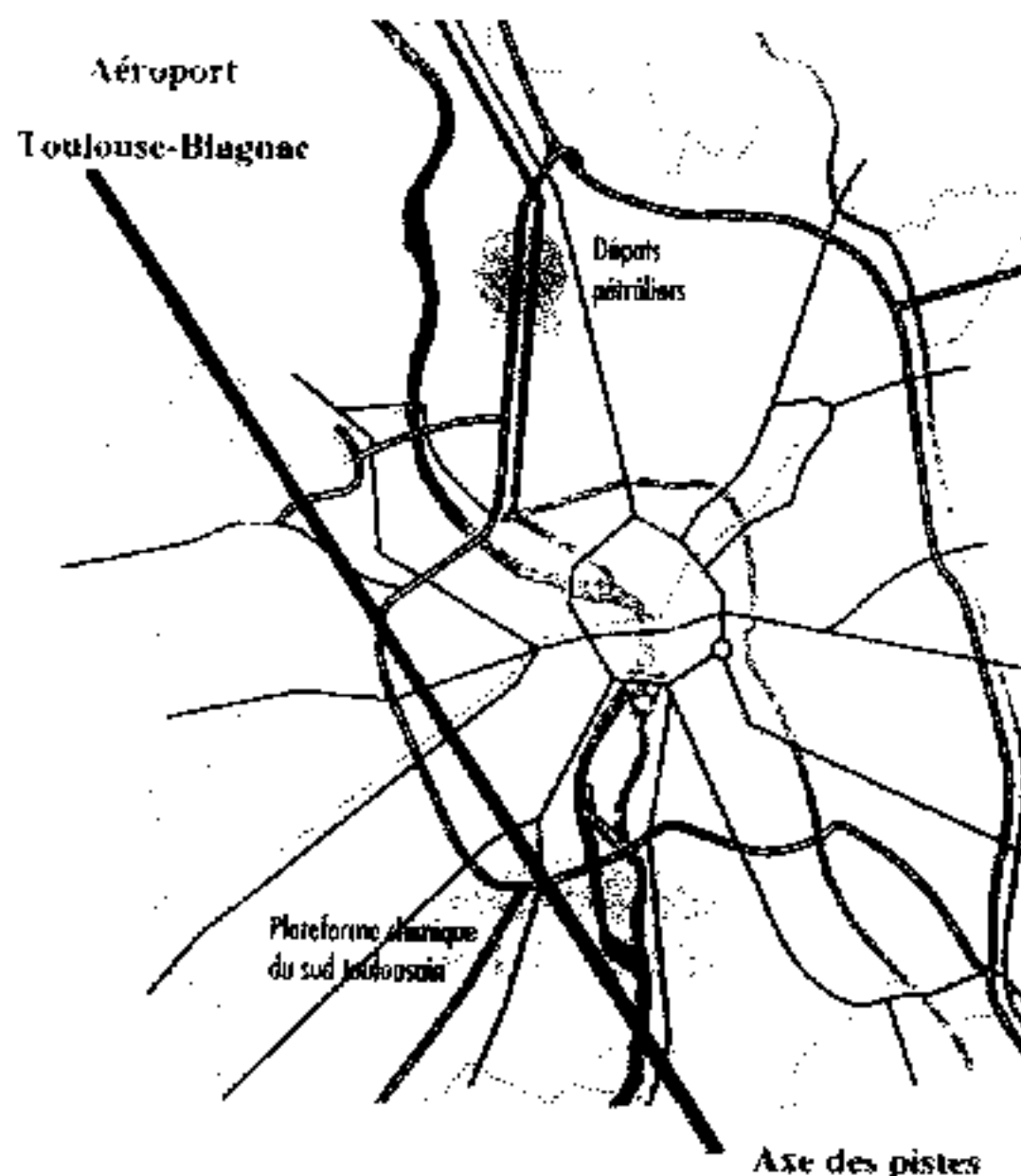
La progression du nombre de passagers transportés est tout aussi spectaculaire. Elle passe

- de 3 millions en 1993
- à 5,6 millions en 2000.

La CCIT prévoit que le chiffre de 140 000 mouvements et de 8 millions de passagers

sera atteint entre 2007 et 2010, soit plus de **500 avions par jour** en période de trafic maximum.

Le développement de l'aéroport n'est hélas pas sans **risques** pour les populations exposées.



Localisation des zones exposées aux risques industriels

Le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de 1989, n'a jamais été réactualisé. Le PGS (Plan de Gêne Sonore) de 1998 permet de dénombrer environ 10000 riverains exposés jour et nuit au bruit des avions. Or plusieurs études médicales démontrent l'influence délétère du bruit sur la santé publique (cf *1). Mais le risque majeur est lié au survol constant depuis Août 1996 (date du changement de procédure pour les décollages) du complexe chimique Sud (cf *2) dont deux usines sont classées SEVESO (cf *3) ainsi que d'hôpitaux, d'établissements scolaires et universitaires. Or, si les avions récents sont incontestablement

plus fiables, on ne pourra jamais éliminer le risque lié à une erreur humaine ou à une défaillance technique. Un crash toujours possible sur cette zone aurait des conséquences irréparables pour les habitants de l'agglomération toulousaine en terme de vies humaines. L'accident du Concorde en juillet 2000 et l'incident de l'A310, sorti de sa trajectoire le 15 octobre 2000 et égaré au dessus de Toulouse, ravivent les peurs.

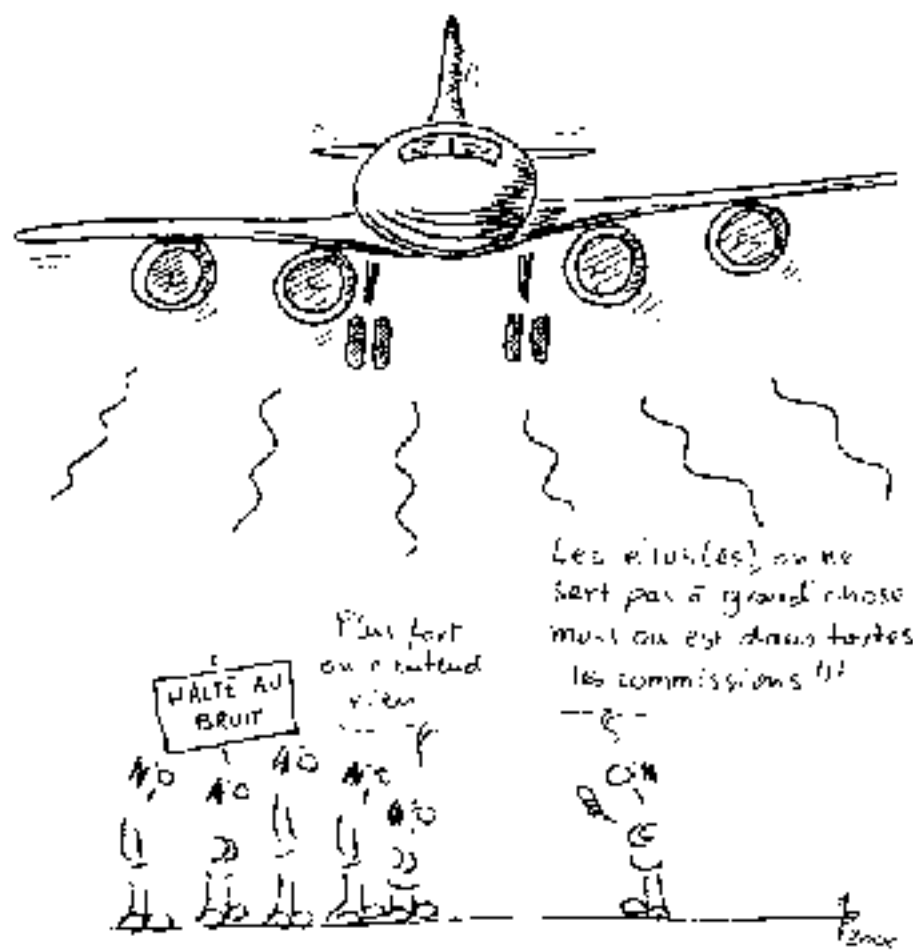
*1 "Nuisances sonores et santé publique": étude réalisée en janvier 2000 par le Docteur POZZOBON pour le Collectif

*2 Plate-forme chimique au sud de la

ville, regroupant Grande Paroisse, SNPE et Tolochimie qui fabriquent et stockent des produits dangereux.

*3 SEVESO (du nom de la ville d'Italie où, en 1976 s'est produite la catastrophe écologique provoquée par une fuite de dioxine):

Directive de la CEE qui a pour objectif de prévenir les accidents majeurs (émissions toxiques, incendie, explosion) en entraînant un danger grave, immédiat ou différé. Ces établissements sont tenus à définir un périmètre de protection autour du site, à élaborer un plan de secours et à informer la population exposée aux risques.



Conscients des risques encourus par la population, plusieurs responsables politiques font entendre leur voix.

• En octobre 1997, **Monsieur D. BAUDIS**, maire de Toulouse saisit le Préfet de la Haute-Garonne sur le problème des nuisances sonores consécutives au survol des avions.

• Le 2 novembre 1998, **le Conseil Municipal de Toulouse** adopte une délibération dans laquelle il exige notamment le choix d'un site pour le second aéroport. Cette exigence est reprise lors de la séance du 27 octobre 2000, sous l'impulsion du **Docteur P. DUFETELLE**.

• Dès novembre 1998, **Madame J. BENAJOUN-NAKACHE**, députée PS de la Haute-Garonne, au cours d'une entrevue avec le Ministre des transports déclarait déjà: "D'immenses caves se trouvent sur la trajectoire de ces avions et même si la proba-

bilité ne dépasse pas une chance sur 10000, elle existe et dévasterait alors la moitié de la ville de Toulouse."

• Le 27 mars 2000, **Madame F. IMBERT** députée PS de la Haute-Garonne, adresse au Ministre des transports une question écrite précisant: "cette installation qui fonctionne jour et nuit est située dans une zone très urbanisée, à proximité d'un site classé Seveso" La réponse de **Monsieur J.C. GAYSSOT** est publiée au Journal Officiel du 31 juillet 2000

"...le site actuel (de Toulouse Blagnac) ne devrait pas permettre de faire face à un développement conséquent du transport aérien. C'est pourquoi le ministre souhaite que la faisabilité d'une nouvelle plate-forme soit examinée..."

Il précise également que, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, 4 millions de francs seront mobilisés pour réaliser des études portant:

"notamment sur la recherche de sites potentiels pouvant accueillir un nouvel aéroport proche de Toulouse et répondant aux impératifs de sécurité, d'insertion environnementale et d'accessibilité par les transports terrestres."

• Le 7 avril 2000, **le Préfet** recevait une délégation du Collectif et l'informait que dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région,

QUE DISENT LES ELUS

3 études étalées sur 3 ans seraient diligentées:

• la première porterait sur les capacités disponibles sur les autres plates-formes régionales: (Tarbes, Auch, Cahors, Montauban, Rodez...)

• la seconde sur la valorisation des installations aéroportuaires existantes dans l'agglomération: (Blagnac, Muret, Lasbordes...)

• la troisième doit proposer des sites pour l'implantation d'un second aéroport avant les municipales.

• Le 26 septembre 2000 **Monsieur B. MARQUÉ** élu communiste, vice président du Conseil Régional et en charge du dossier des transports déclare dans une lettre adressée au ministre:

"La présence de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans l'agglomération toulousaine n'est pas sans poser des problèmes de nuisances et de sécurité (survol zone SEVESO) La construction d'un second aéroport, qui d'ailleurs ne réglerait que partiellement les problèmes cités plus haut, s'annonce à une échéance lointaine."

• Le 7 novembre 2000, **Madame M.F. MENDEZ** élue des Verts, vice présidente du Conseil Régional chargée de l'environnement, écrit à Monsieur M. MALVY, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées: "La création d'un nouvel aéroport ne serait donc une solution que si elle permettait la fermeture de celui de Blagnac et s'accompagnait d'un gel des périmètres constructibles autour afin de ne pas reproduire le problème ailleurs."

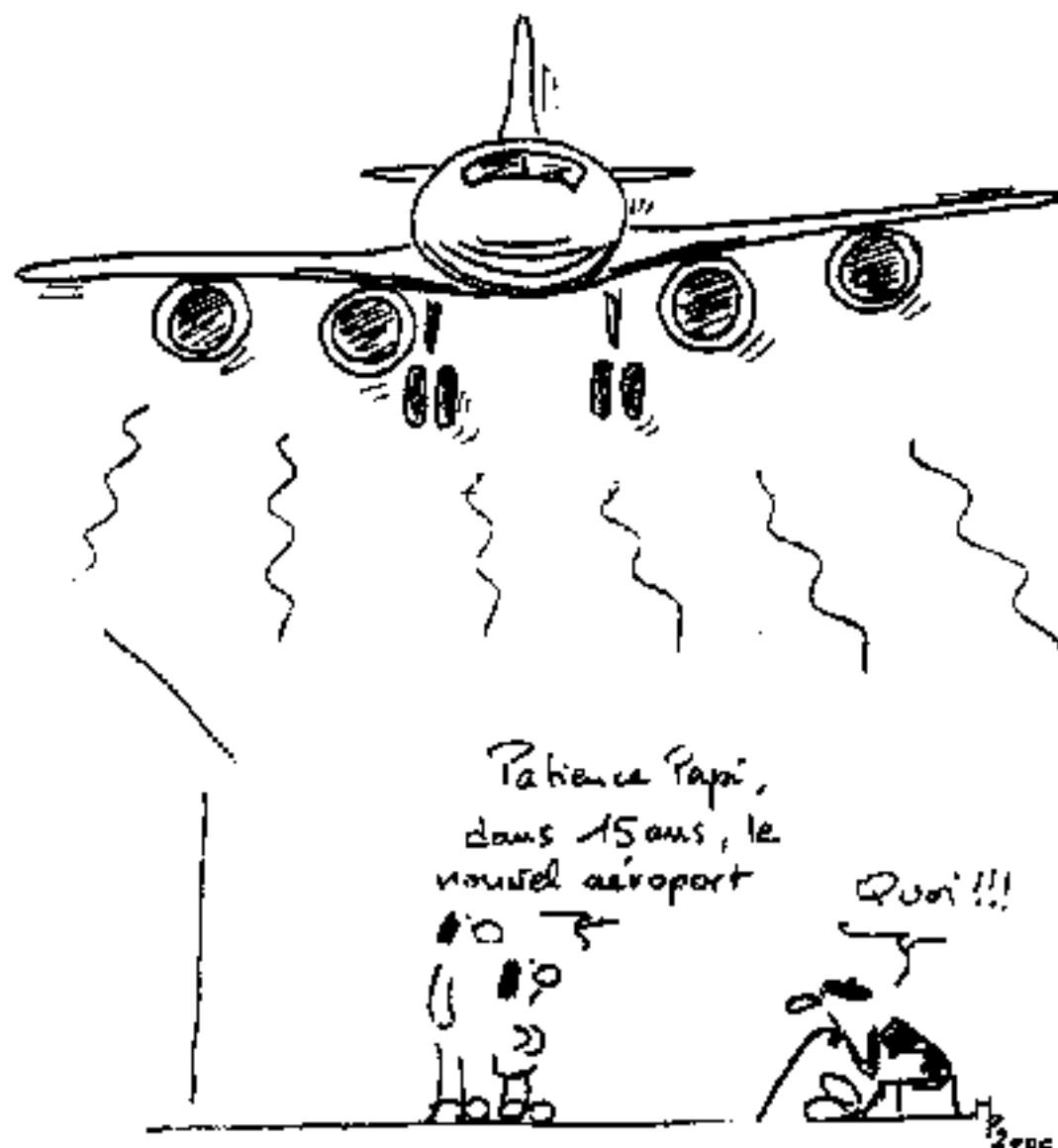
Le second aéroport : quand ?



Autant pour préserver la santé, la sécurité et la qualité de vie de la population que pour développer la vocation aéronautique de Toulouse, la Ville a besoin d'un second aéroport.

Quand pouvons-nous logiquement en prévoir la réalisation ?

Des études de faisabilité à la mise en service de la plate-forme, les étapes à franchir sont longues et nombreuses (données fournies par la DDE).



CHRONOLOGIE

DUREE

- étude sur la recherche de sites éventuels	
- choix d'un site	3 ans (soit 36 mois)
- constitution de la maîtrise d'ouvrage	
études préalables	1,5 ans (soit 18 mois)
- passage en commission nationale	
du débat public	2 ans (soit 24 mois)
- arrêté ministériel de création	0,5 ans (soit 6 mois)
enquête d'utilité publique	
et examen par le Conseil d'Etat	2,2 ans (soit 26 mois)
- acquisitions foncières	2 à 3 ans (soit 24 à 36 mois)
- choix de l'exploitant de l'aéroport	0,5 à 1 an (soit 6 à 12 mois)
- travaux	3 ans (soit 36 mois)

TOTAL de 15 à 16 ans

Soit un délai de 15 à 16 ans auquel il faudrait ajouter les 3 ans nécessaires à un éventuel remembrement (déplacement de vignobles par exemple). La seconde plate-forme verrait donc le jour au plus tôt en 2018.

Quelle serait alors la vocation du second aéroport ?

Deux hypothèses peuvent être envisagées :

Il se substituerait à celui de Toulouse-Blagnac qui ne conserverait plus que l'activité aéronautique (liée à la proximité des usines) à l'exclusion de toute

activité commerciale.

Il serait un aéroport complémentaire de Toulouse-Blagnac ce qui permettrait simplement de multiplier le nombre de mouvements.

Notons que seule la première hypothèse, et à condition de régler en amont la question de l'urbanisation, résoudrait les problèmes liés aux nuisances sonores et aux risques encourus par les riverains.

L'autre hypothèse ne soulagerait que médiocrement les populations exposées et conduirait, à terme à un

étalement des nuisances sans pour autant valoriser l'activité aéronautique. On sait par ailleurs qu'il faut geler 1200 hectares pour réaliser un aéroport conforme aux normes actuelles et que l'Etat vient de s'engager dans la réalisation de deux nouvelles plates-formes à Paris et Nantes. A Nantes les terrains accueillant la nouvelle plate-forme sont réservés depuis deux décennies. Peut-on raisonnablement penser que l'Etat puisse investir, une fois encore, à court ou moyen terme pour un tel équipement dans notre région ?

La CCIT investit

A titre d'exemple

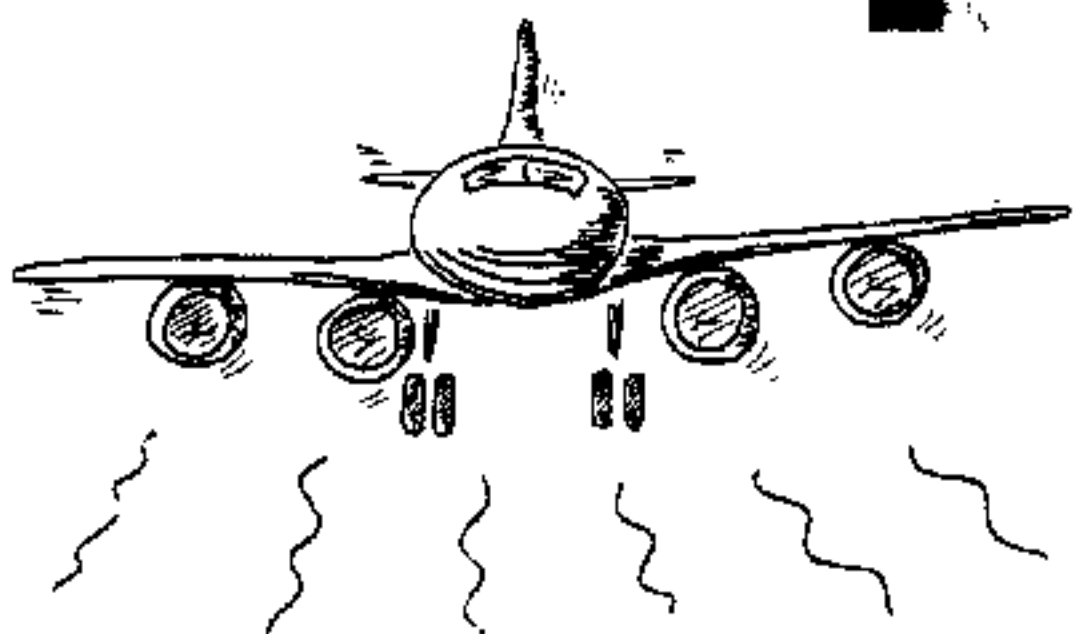
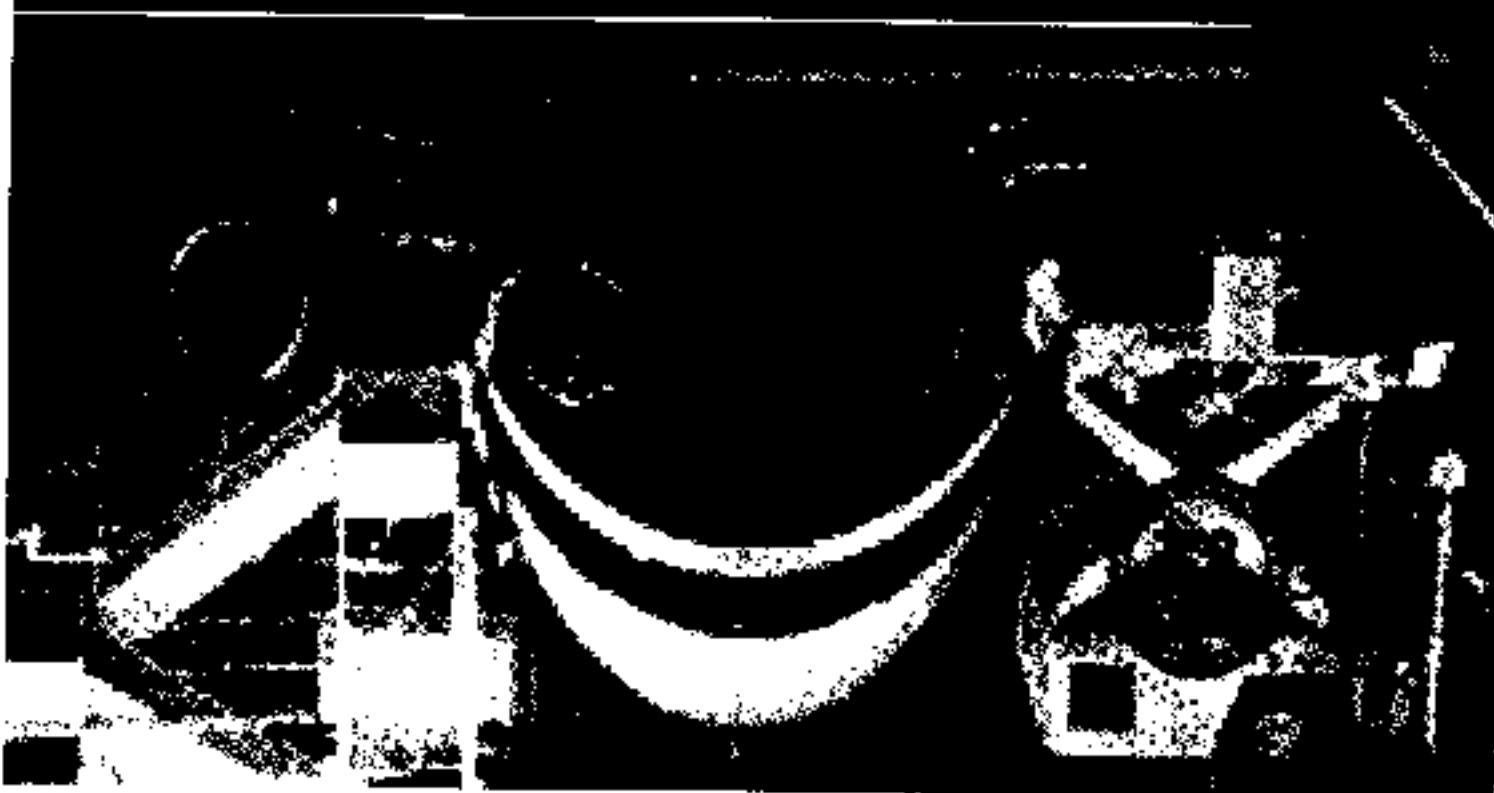
pour accueillir la construction de son gros porteur, le Boeing 747, Seattle a trouvé la solution en se dotant de 3 plates-formes :

Boeing-Field pour la construction des petits porteurs

- Everet pour la construction des gros porteurs et pour les essais

- Tacoma pour le trafic commercial

Ces deux derniers sont loin de la ville.



En attendant les décisions gouvernementales, la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse**, gestionnaire de l'aéroport, s'emploie à augmenter les capacités d'accueil pour un avenir beaucoup plus proche. Une dépense de 1.795 milliards de francs est en effet programmée sur 10 ans pour développer les infrastructures existantes dont :

- 329 millions pour les pistes,
 - 136,4 millions pour les voiries (routes et réseaux),
 - 772,3 millions pour les bâtiments : le hall 0 (livré fin 2001), l'extension de la zone de fret de 6000 à 8000 m², un hall 3 au nord (pour 2001-2004), un hall 4 (pour 2004-2007),
 - 334,6 millions pour 3 parkings couverts ou parkings silos
- le premier déjà construit sera en service début 2001
 - le second sera construit entre 2001 et 2004
 - le troisième entre 2004 et 2007. On passera alors de 6 400 à 15 000 places

Un investissement considérable pour tripler, en 2010, la surface de l'aérogare.

Par ailleurs, la CCIT vise à obtenir les certifications ISO 9001 et ISO 9002 pour 2002. Il s'agit du "label qualité" pour les services et l'activité industrielle de l'aéroport. L'obtention de ces certifications valoriserait l'image de marque de l'aéroport auprès de ses clients et lui apporterait de nombreux marchés internationaux. Quant à la norme ISO 14001, il s'agit d'une certification dont les exigences en matière environnementale sont très contraignantes :

- réalisation d'un diagnostic environnemental
- amélioration continue et prévention des nuisances sonores
- clarté au niveau de l'information au public.

Cette norme, véritable défi pour les aéroports n'a été obtenue à ce jour que par les aéroports d'Amsterdam et de Dublin. A Toulouse la CCIT prévoit de réaliser le diagnostic environnemental en 2002.

Blagnac-Constellation

Blagnac-Constellation est un ensemble constitué de 6 communes :

- | | |
|----------------|---------------|
| - Blagnac | - Mondonville |
| - Beauzelle | - Seilh |
| - Cornebarrieu | - Aussonne |

Sur cet ensemble, 3 projets sont prévus :

- | |
|---|
| - Aéroconstellation : 380 hectares |
| - Andromède : 200 hectares |
| - Les Monges-Croix Sud : 50 hectares |

ANDROMEDE

Situé dans la continuité du Grand Noble, entre la RD 902 (Blagnac-Beauzelle) et la Garonne, ce secteur accueillera à la fois une zone d'habitat (5 000 personnes) et des immeubles de bureaux ainsi que la nouvelle base de loisirs Pinot Barnicou.

LES MONGES

localisée sur la commune de Cornebarrieu, cette zone aura une vocation d'habitat (1 500 personnes) et d'équipements publics.

AÉROCONSTELLATION c'est :

- Une zone de 380 ha située dans le prolongement de l'aéroport entre Blagnac, Cornebarrieu et Aussonne
- L'aménagement se fera en 3 phases:

d'abord les 220 ha de la zone 1 qui jouxte l'aéroport et de la zone 2 sur le terrain de la base de loisirs Pinot. Les travaux doivent commencer en 2001.

Les 160 ha de la zone 3, vers le nord, seront aménagés ultérieurement.

- Elle accueillera
 - la chaîne d'assemblage de l'A380
 - le centre de maintenance d'Air France (actuellement à Montaudran)
 - des sous-traitants de l'aéronautique comme Latécoère, Mecahers et STTS.

- Les travaux d'aménagement seront gigantesques et pris en charge par la collectivité publique. Il faudra en effet :

- déplacer la base de loisirs de Pinot
- négocier l'indemnisation d'une soixantaine de propriétaires des villas situées à l'intérieur ou en bordure d'Andromède et d'Aéroconstellation

Le trafic aéroportuaire induit.

Il est intéressant de noter que les études d'impact de la zone Aéroconstellation, ne mentionnent

pas la part de trafic induit par ces nouvelles activités.

L'arrivée de l'A380 à Toulouse offrira l'occasion d'une décision cohérente d'aménagement du territoire.

- construire les taxiways (travaux en cours)
- dévier des routes, les enterrer sous les taxiways
- déplacer le grand radar...

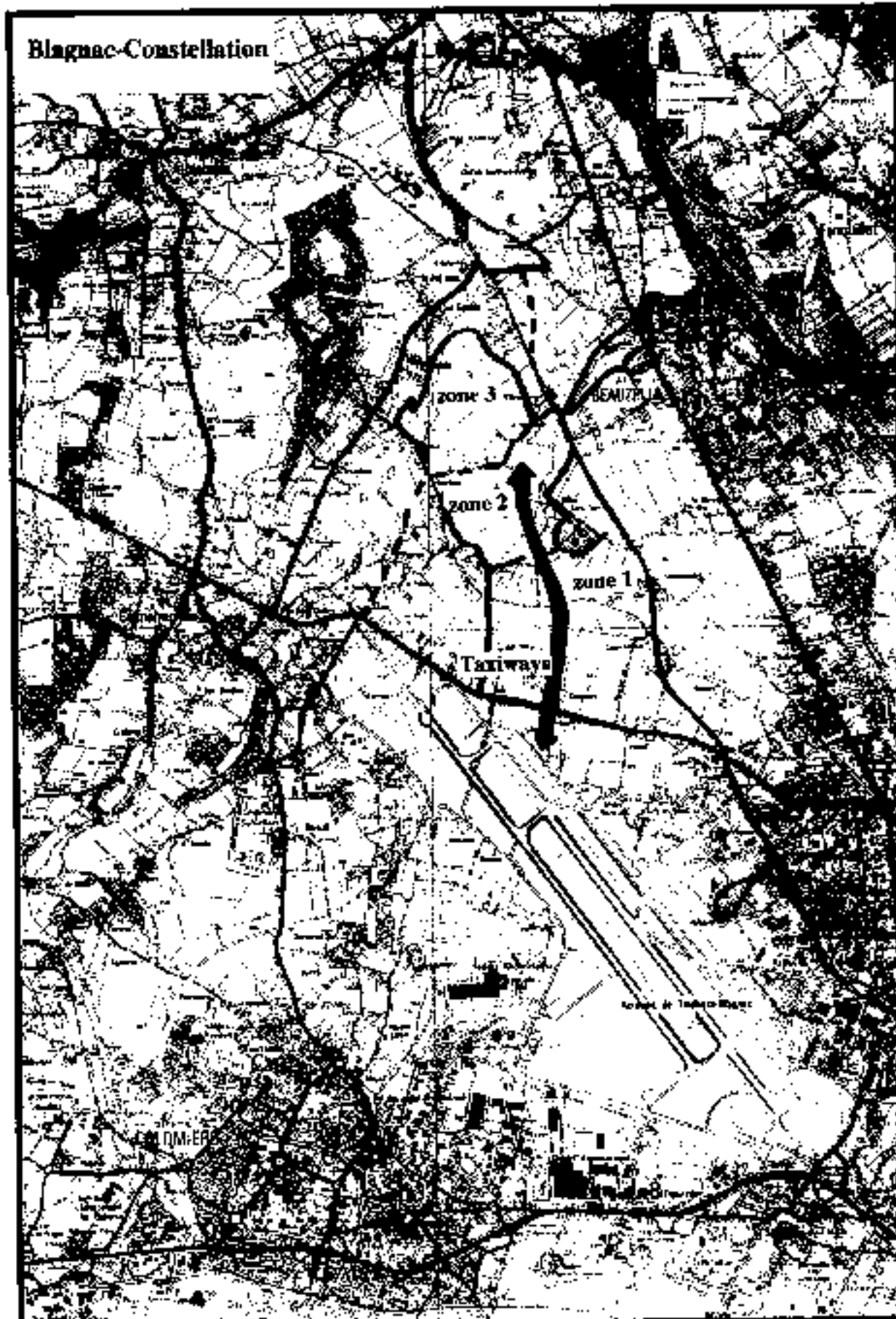
Et l'on n'a pas encore envisagé l'aménagement des voies de desserte car la rocade conduisant à Blagnac est saturée, ni la mise en place de transports en commun. Le Conseil Régional prévoit un milliard de francs pour assurer

une liaison ferroviaire Toulouse Ville Aéroport.

Le financement

On n'a que peu d'informations sur l'investissement financier que nécessitera Aéroconstellation. Toutefois, l'importance des travaux à entreprendre laisse penser qu'il sera considérable. Le Sivom de Blagnac a d'ores et déjà engagé 50 millions de francs et l'on estime entre 5 et 6 milliards le montant des investissements nécessaires au financement des infrastructures et des superstructures de la ZAC (*).

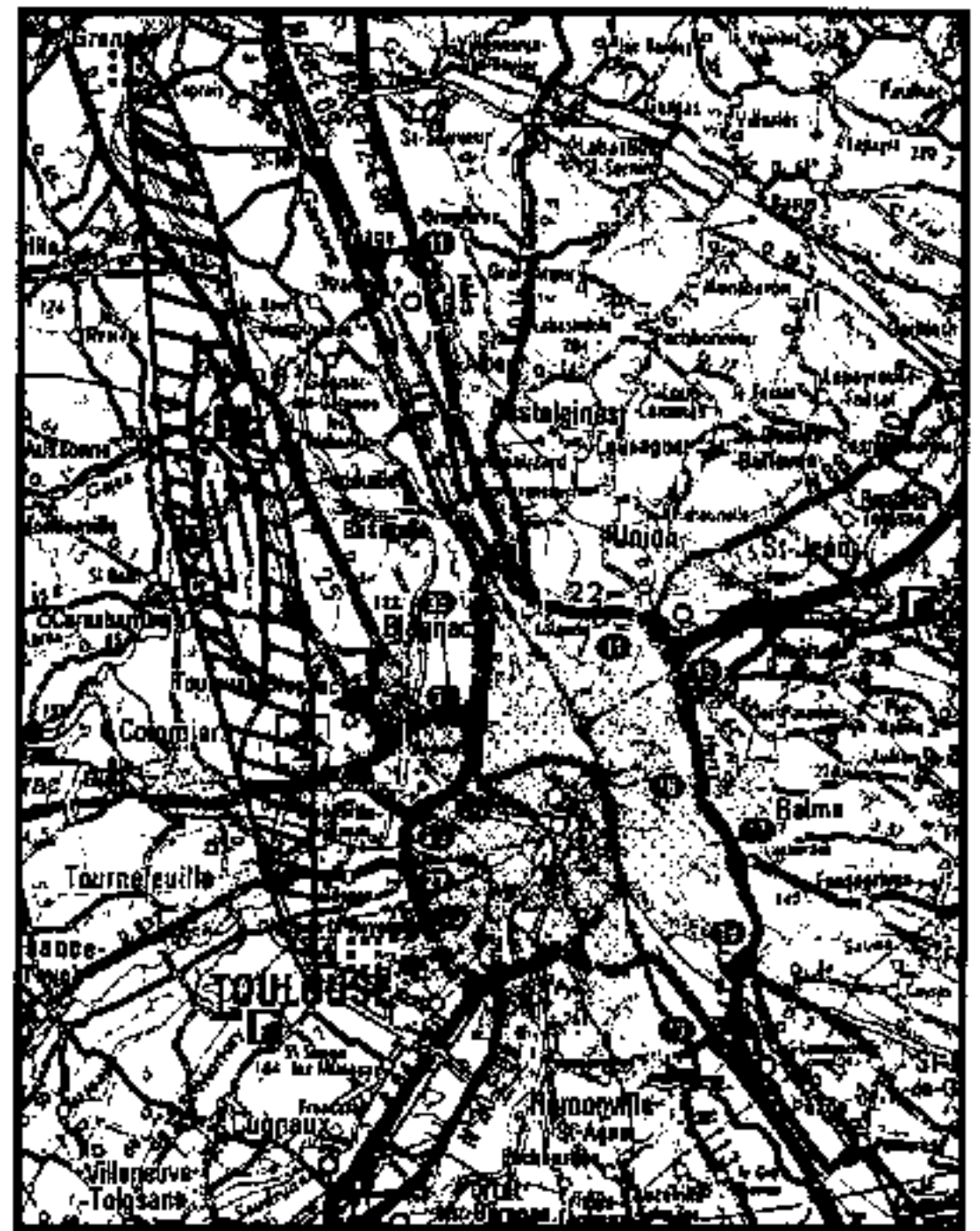
La Zone d'Aménagement Concerté échappe au Plan d'Occupation des Sols.



Il est encore possible à Toulouse de penser à une plate-forme aéroportuaire non nuisante dans la capitale de l'aéronautique. C'est un enjeu incontournable pour les acteurs de la vie politique et économique. La réputation de la construction aéronautique à Toulouse est à ce prix.



ETAT ACTUEL



PROPOSITION

Au sein du CCNAAT est née, dès janvier 2000 l'idée d'un déplacement possible des deux pistes actuelles sur les terrains récemment acquis. En mars 2000, ce projet était présenté au Préfet.

Il s'agirait de construire deux pistes plus au nord, orientées nord-sud en lieu et place des taxiways initialement prévus et de supprimer les deux pistes existantes :

Ceci permettrait de résoudre les problèmes de santé et de sécurité publiques :

- arrêt des survols de la zone chimique
 - Plan de Gène Sonore divisé par 10 (le PGS identifie les locaux dont les propriétaires peuvent prétendre à l'aide pour l'insonorisation).
- La DGAC estime entre 800 millions et 2 milliards de francs le coût du déplacement des pistes. Or, l'insonorisation des 12000

habitations incluses dans le PGS reviendra incontestablement à plus de 800 millions de francs.

Cette proposition du déplacement et de la nouvelle orientation des pistes a été soumise dès le mois de juin 2000 à tous les élus de l'agglomération toulousaine. Monsieur MARQUIÉ l'a présentée au Ministre des transports.

A ce jour, certains élus ont déjà apporté leur soutien ferme à cette alternative qui permettrait d'attendre plus sereinement la construction d'un autre aéroport.

"...s'il existe des difficultés, elles ne sont pas incontournables..." déclare Monsieur AMAR, conseiller technique du Ministre, lors de sa rencontre avec le Collectif le 8 décembre 2000.



Le Collectif édite un bulletin trimestriel. Si vous souhaitez être informé, soutenir son action, rejoignez-nous.

Bulletin d'adhésion

Collectif contre les nuisances aériennes agglomération toulousaine

à renvoyer à M^{me} Demander, CCNAAT 32, Av. Lamartine 3100 Toulouse - Tel. 05 61 41 25 50

Nom : _____ Prénom : _____ Profession : _____
 Adresse : _____
 Ville : _____ Code Postal : _____ Tél : _____
 J'adhère à l'association COLLECTIF CONTRE LES NUISANCES AERIENNES, je recevrai le journal édité par l'association (4 numéros par an) et je joins un chèque à l'ordre de CCNAAT en règlement de ma cotisation : 50€ soutien : 100 F
 A _____ de _____ Signature

A l'initiative de Bernard MARQUÉ,
le 8 Décembre à 16 h,
le collectif interpelle le ministre...



En résumé, la situation semble bien singulière.

La plate-forme actuelle arrivera bientôt à saturation. Or, d'après Monsieur BILAUD, secrétaire général de la préfecture "...le seuil de saturation de 140000 mouvements évoqué par le SDAT* nécessite une explication. Ce seuil correspond approximativement au niveau d'activité à partir duquel la capacité technique de l'aéroport sera atteinte sur certains créneaux horaires de pointe.

Lorsque les plages horaires les plus fréquentées, celles du matin et de la fin d'après-midi atteindront la capacité théorique opérationnelle, la DGAC** envisage la mise en oeuvre de la procédure dite de coordination des horaires qui permettra de redéployer certains vols vers des créneaux moins sollicités pour ne pas dépasser ces seuils de saturation."

*Seléna Directeur d'Aménagement et du Territoire.

**Direction Générale de l'Aviation Civile

Les riverains ont en effet découvert, au cours des différentes réunions avec les représentants de la Préfecture que la saturation annoncée ne concerne que les créneaux horaires les plus sollicités et laisse donc le champ libre à une augmentation inconsidérée du trafic, de jour comme de nuit sans limitation aucune. La CCIT déclare prendre en compte les aspects environnementaux mais investit pour le développement de la plate-forme et donc du trafic, générateur de nuisances. Le contrat de plan Etat Région engage une étude pour la recherche d'un site pouvant accueillir un nouvel aéroport. Mais parallèlement, on acquiert 400 hectares au nord de l'aéroport sur une zone qui offre des réserves foncières considérables. Comment penser qu'il n'y ait pas de ligne directrice derrière ce paradoxe apparent ?

en conclusion

Le collectif constate qu'aucune réservation de terrains pour un éventuel aéroport n'a été effectuée, et que, par conséquent, ce dernier ne pourrait voir le jour que dans 20 ans. Il s'alarme devant une croissance importante du trafic et des nuisances avec des prévisions d'augmentation constante dans les prochaines années. Or, la santé et la sécurité de 100 000 riverains sont en danger. Toute mesure, quel qu'en soit le coût, visant à réduire le nombre de personnes touchées, doit être mise en place d'urgence, en particulier le déplacement avec réorientation des pistes de l'actuel aéroport.



Le Collectif édite un bulletin trimestriel. Si vous souhaitez être informé, soutenir son action, rejoignez-nous.

**L'agglomération Toulousaine doit se doter d'une plate-forme non nuisante ...
la mobilisation de tous est indispensable :
Adhérez au collectif**