



POURQUOI ETRE CONTRE LE SECOND AEROPORT TOULOUSAIN (suite)

questions/réponses

Table des matières

Je suis locataire, je ne suis pas concerné par ce projet d'aéroport _____ 2
Le nouvel aéroport est indispensable pour le développement de la région _____ 3
*Le développement économique et industriel d'AIRBUS et EADS nécessite le
transfert de l'aéroport de BLAGNAC. Le déménagement de l'aéroport de Toulouse
Blagnac est nécessaire pour supprimer les nuisances des 100 000 personnes
touchées actuellement par les zones de bruits de Blagnac. _____ 5*



Je suis locataire, je ne suis pas concerné par ce projet d'aéroport

La lutte contre les projets inutiles et nuisibles concerne tout le monde, OR-C.A.N., tout comme les autres associations créées aux alentours, n'est pas une association de propriétaires mais une association qui s'oppose à un projet qui impactera une étendue de plus de 60.000 hectares.

La construction d'un nouvel aéroport autour de Toulouse impacte tous les habitants, et futurs habitants, de cette zone de 60.000 ha, en tant que locataire vous êtes aussi impacté, peut être plus que les propriétaires:

- Construire un aéroport, c'est une dépense de plus de 10 milliards de francs (1,5 milliards d'euros), payée en utilisant vos(nos) impôts Les aéroports seront bientôt sous la responsabilité des conseils régionaux qui n'auront guère d'autre moyen que de lever des impôts pour faire face à de telles dépenses. Cette levée d'impôts se fera sur les taxes professionnelles mais aussi sur les taxes où la région et les départements peuvent percevoir donc sur la taxe d'habitation que payent les locataires où qu'ils soient dans la région.
- Construire un aéroport avec nos deniers pourquoi pas si cela à un sens. Mais si ce projet est inutile c'est du gaspillage. Les pouvoirs publics nous demandent des efforts d'économies, qu'ils essayent eux aussi de ne pas dépenser pour rien.
- Avec le prix de la construction d'un aéroport il est tout à fait possible de soutenir et de développer le bassin d'emploi sur le long terme en conservant le terroir intact et avec une plus grande adéquation avec les besoins locaux.
- Implanter un aéroport c'est perturber la vie par des nuisances sonores et autres, sur un rectangle minimum de 60 km sur 10 km. Sur ce rectangle tout l'éco-environnement est bouleversé. Lutter contre ces projets, c'est aussi préserver l'environnement et la qualité de vie.
- Un aéroport, ce sont des nuisances bien avant la construction et cette construction va durer plus de 10 ans. Sur les pourtours de la zone choisie, la quiétude sera plus que perturbée avant même que les avions ne viennent nous cloîtrer dans nos maisons.
- Un aéroport, c'est aussi des lignes à haute-tension, des bretelles d'accès autoroutières et des lignes de chemin de fer. Si l'aéroport s'implante sur le nord-est toulousain, il faudra aller à plus de 80 km de Toulouse pour trouver un lieu d'accueil calme. Dans le nord de Montauban, il y a déjà pénurie de locations, vous serez obligé d'aller beaucoup plus loin encore et vous n'êtes pas sûr de trouver. Du fait de la poussée démographique actuelle de Toulouse, les locations sont très difficiles à dénicher et encore plus difficile à trouver à des prix abordables dans un rayon de moins de 50 km du centre de Toulouse. Dans le sud et l'ouest, il faut déjà aller à plus de 70 km, êtes-vous sûr que la ceinture Fronton-Vacquières telle que vous la connaissez actuellement ne mérite pas qu'on la défende ?
- Toutes les communes situées dans le rectangle de 60km sur 10 km, n'auront plus le droit d'augmenter le nombre d'habitations et de réhabiliter l'existant, les lois de protections imposent ces règles pour éviter l'accroissement de population dans les emprises aéroportuaires à fin que ne se reproduisent pas les schémas actuels. Pour exemple, si l'aéroport est mis à Fronton, cela sera le cas



pour la commune de Montech et toutes les communes comprises entre Montech et Fronton. Cela amoindrira les possibilités de revenus de ces communes qui, pour faire face à leurs dépenses, seront obligés d'augmenter leurs rentrées d'argent via les impôts fonciers et les taxes d'habitation. Les locataires seront donc touchés sauf s'ils s'exilent très loin de tout (et encore la région et le département ne les oublieront pas comme nous l'avons déjà fait remarquer).

- Nos enfants vivent ensemble, jouent ensemble. Nous sommes tous adhérents d'associations ou nous nous côtoyons sans se demander si nous sommes locataires ou propriétaires. Nous vivons dans un village où, semble-t-il, il fait bon vivre et où les relations entre la population sont très bonnes. N'est-il pas cohérent et judicieux de se réunir pour défendre notre cadre de vie et notre village. Tous ensemble unis pour défendre un cadre de vie et un terroir, cela n'est-il une bonne idée?

Le nouvel aéroport est indispensable pour le développement de la région

Le projet soumis à l'opinion publique concerne un aéroport à vocation première de transport de passagers. Les hypothèses de croissance de ce trafic passager sont plus qu'optimistes.

La progression linéaire du trafic passager d'un aéroport ne s'est jamais vérifiée. Ainsi dans un rapport de 1969, ADP indique que le choix de construire Roissy est tout à fait justifié car le nombre de passagers double tous les 5-6 ans. En suivant ce raisonnement jusqu'au bout, le trafic passagers à Paris aurait dû être en 1983 de 68 000 000 passagers, ce chiffre n'a été atteint qu'en 1999 (en additionnant ORLY+ROISSY, source ADP disponible sur le site ADP). Depuis 2001, le nombre de passagers a baissé, ADP explique que cela est dû aux problèmes d'AirLib, à la concurrence du TGV Sud-Est et à l'impact du 11 septembre. En 2002 le trafic a encore baissé du fait de l'atonie de l'économie mondiale et des problèmes rencontrés par certaines compagnies aériennes.

En ce qui concerne la plate-forme de Blagnac, on peut trouver dans l'étude de complémentarité des plates-formes aéroportuaires un tableau donnant la progression du trafic passager sur la période 1990-2000. La plus grande croissance concerne Carcassonne avec +9760%, Toulouse a eu une croissance de 69%. Ces dix années ont connu la plus grande croissance sur les déplacements par avion du fait de la baisse du prix des billets liés à la concurrence et le développement des voyages lointains : le train a ainsi perdu beaucoup de passagers, il suffit de regarder la diminution du nombre de trains de nuit entre Paris et Toulouse et aussi la suppression des trains de prestige tels que le capitole. Mais le train a perdu des passagers du fait de la durée du trajet entre Toulouse et Paris.

Sur les deux dernières années, le trafic voyageurs a une augmentation moyenne inférieure à 2%, soit un gain d'environ 120 000 passagers par an avec une baisse de 4,4% du nombre de mouvements avions ! Avec cette progression, on peut remarquer qu'avant d'arriver à 15.000.000 de passagers (c'est à partir de ce chiffre de passagers que Blagnac ne pourra plus suffire et pour lequel on propose le nouvel aéroport) il faudra plus de 12 décennies, **oui plus d'un siècle** et encore si cette croissance continue ce qui est plus qu'optimiste étant donné les conditions économiques actuelles. Il faudra aussi que les habitudes de déplacement ne changent pas, que la population augmente dans des proportions importantes (vu la démographie française on peut



discuter sur ce sujet), que les pouvoirs d'achats restent identiques, que les besoins des populations soient les mêmes. Etant donné les bouleversements survenus depuis 1882 (il y a 120 ans) dans le monde, on peut là aussi se poser de légitimes questions sur ces sujets.

On peut donc se poser des questions sur la légitimité du besoin d'un second aéroport. Analysons les besoins en regardant qui est utilisateur de la plate-forme aérienne de Toulouse-Blagnac et essayant de déterminer si des solutions alternatives à un nouvel aéroport existent:

- Les personnes partant en vacances à l'étranger. Effectivement on peut prendre un avion à Toulouse pour se rendre à un hub européen : Roissy-Charles de Gaulle, Londres, Bruxelles, Frankfurt, Madrid, Barcelone, Amsterdam, Lyon. Ce trafic est un trafic qui semble stagner ces temps-ci. S'il devait croître dans le futur, on peut très bien utiliser des plates-formes proches de Toulouse : Tarbes, Cahors, Albi, Rodez, Castres, Auch et même Carcassonne ou Agen. Il faut simplement offrir des moyens d'accès régionaux et c'est ce que fait le Conseil de Région en développant les transports ferroviaires régionaux. 30 ou 45 minutes de trajet supplémentaire quand le trajet final va durer plus de 6h00 est peu demander. L'arrivée d'un TGV à Toulouse réduisant les temps de transports vers les autres centres aéroportuaires internationaux, notamment Roissy CDG, pourrait aussi canaliser ces besoins.
- Les vols « charters ». Ces vols affrétés par des agences de voyage essaient de privilégier les aéroports à faible coût (taxes). Les aéroports comme Carcassonne, Tarbes, Cahors, Albi, Auch, Muret, Castres, Pamiers, Rodez et même Agen ou Bergerac conviendraient parfaitement à ce trafic et les CCI locales seraient certainement enchantées de recevoir de la clientèle.
- Les passagers pour des vols de transit internationaux. Ce trafic n'existe pas actuellement, il faudrait que des compagnies décident de faire un hub à Toulouse pour que cela puisse se développer. Pour éviter d'augmenter les nuisances, on peut s'en passer en délocalisant ce type de transit sur des aéroports spécialisés ou sur des aéroports annexes.
- Les vols des compagnies « low Cost ». Ces compagnies ne s'implantent que si elles sont subventionnées localement pour que leur coût soit très proche zéro. Le scandale, le mot est faible, de Buzz (racheté par Ryanair) est criant. Les vols vers tous les aéroports de la région Aquitaine/Midi-Pyrénées ont été supprimés car les collectivités locales ne pouvaient pas s'engager sur les sommes d'argent à fournir pendant une période de 10-15 ans. Si on reste respectueux des codes de la concurrence et des deniers publics, ce trafic ne risque pas de croître. Si c'était le cas, il sera simple de le répartir sur les plates-formes proches de Toulouse, cela serait gage de développement pour l'ensemble de la région.
- Des habitués des transports aériens pour leurs déplacements professionnels. Pour ces habitués, le facteur temps de transport est important quoique beaucoup d'entre eux habitent à plus de 50 km de Toulouse et pourraient tout aussi bien prendre un avion dans un aéroport différent, mais pour cela il faudrait qu'il y ait vols ce qui n'est pas le cas. C'est la clientèle la plus importante : députés, sénateurs, employés de compagnies nationales ou internationales, etc. Leurs employeurs payent les trajets. Et justement beaucoup de ces employeurs essaient de trouver des moyens pour réduire ces dépenses :



- Le premier moyen est de regrouper les gens devant travailler à un seul endroit, la mutation existe et est de plus en plus employée par les entreprises.
- Le deuxième moyen est de privilégier les moyens modernes de communications : la video-conférence. Avec cette technique une réunion regroupant plusieurs personnes situées à des endroits différents peut se tenir sans problème. Cette solution permet de limiter les déplacements et cette technique ne demande qu'à se développer. Que faut-il pour qu'elle se développe : **que les collectivités locales mettent les bouchées doubles pour créer des autoroutes de l'information** afin que les entreprises, et les particuliers, où qu'ils soient dans la région, disposent d'accès Internet à haut débit à des coûts raisonnables. Cette facette du développement des moyens de communication n'est jamais abordée par nos hommes politiques alors qu'ils pourraient très bien se tenir en assemblée en restant chacun dans leur bureau local. Cela économiserait à l'état les billets d'avion ou de train, des frais de voiture et des frais de résidence et, c'est une certitude car vécu dans les entreprises, l'absentéisme dans les rangs des élus serait moindre, rendant possible une réelle représentation des citoyens.
- Le troisième moyen est de privilégier un moyen de transport moins onéreux : le train. Les entreprises demandent de plus en plus souvent à leurs collaborateurs de choisir le train dès lors qu'une ligne rapide existe, c'est actuellement le cas pour les personnes situées à Nantes, Lille, Lyon, Aix-en Provence, Marseille et même Bordeaux. Le TGV arrivant à Toulouse réduirait obligatoirement la demande de transports aériens

La conclusion est simple: il existe des solutions alternatives à la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire. Le trafic aérien peut être canalisé ou réparti entre l'ensemble des plates-formes existantes contribuant par là-même à un développement durable et équitable de l'ensemble de la région sans sacrifier au « tout Toulouse », même si cette ville, si belle, sera toujours le bassin d'emploi principal.

Le développement économique et industriel d'AIRBUS et EADS nécessite le transfert de l'aéroport de BLAGNAC. Le déménagement de l'aéroport de Toulouse Blagnac est nécessaire pour supprimer les nuisances des 100 000 personnes touchées actuellement par les zones de bruits de Blagnac.

Il faut déjà remarquer que le chiffre de 100 000 personnes touchées avancé par les associations qui luttent contre les nuisances de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est différent des chiffres officiels. L'A.C.N.U.S.A, dans son rapport 2002 fait à Monsieur le Président de la République et à Monsieur le Premier ministre, recense 49450 habitants dans les zones de bruit couvertes par les Plans de Gènes Sonores (Cumul des Zones I, II et III). **Mais le bruit ne s'arrête pas sur les lignes officielles, c'est d'ailleurs pour cela que les zones potentiellement touchées par le futur aéroport sont si étendues** et qu'il est important de bien appréhender les impacts réels sur les sites pressentis.



Le projet de l'A380 gros porteur est un enjeu économique pour la région toulousaine et, bien entendu, pour l'Europe. Il serait nécessaire selon Airbus de disposer en 2004 de 2200 heures pour les essais en vol de ce gros porteur. Ceci représente presque 8 heures de vol par jour. Mais 8 heures de vol ne signifient pas 8 heures de disponibilité de piste de Blagnac, mais seulement quelques minutes. Faisons confiance aux aiguilleurs du ciel qui devront gérer cette problématique, en intercalant les tests de quelques A380 dans les vols commerciaux journaliers, comme ils l'ont fait avec panache pour l'A340 et les autres modèles.

Ceci est d'autant plus vrai que la cadence de production des A380 est loin d'être celle de la gamme des A3XX actuels, et qu'un gros porteur est par définition un avion qui transporte plus de passagers, donc une baisse du nombre d'avion dans le futur est prévisible, tout en transportant plus de passagers. Les gros porteurs répondront à la demande de l'accroissement du trafic tout en diminuant le nombre de mouvements (atterrissages et décollages) dans les aéroports. Les riverains des aéroports actuels devraient être très contents. Il faut espérer bien sûr que les lignes seront bien choisies et les avions remplis. Cela n'empêchera pas bien sûr l'exploitation d'avions régionaux ou de moyenne capacité.

En regardant le carnet de commande d'Airbus entre 2004-2006, rien ne justifie de monopoliser un aéroport comme Blagnac. En 2015 bien malin serait celui qui annoncerait un carnet de commande pour Airbus. N'oublions pas que ce projet de transfert de l'aéroport de Blagnac à un coût : **10 Milliards de Francs ou environ 1 1,5 Milliards d'Euros, pour le contribuable et non pour Airbus. Nous n'avons pas à payer des pistes privées.**

Dans le plan 2003-2008 de développement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, on trouve un budget investissement de 194.000.000 d'Euros. En avril 2004, le hall 0 sera livré : +4 800 m² d'aéroport. **En 2004 débute la construction du hall 3 qui sera livré en 2007. Avec le hall 3, Toulouse Blagnac pourra accueillir plus de 8.000.000 de passagers.**

Un aéroport d'une capacité de plus de 8 Millions de passagers ne peut être utilisé exclusivement pour les besoins d'un fabricant d'avions. Un trafic complémentaire est nécessaire pour en assurer sa rentabilité. Airbus sera vigilant sur ce point, vous pouvez vous en être sûr ! Il en va de sa rentabilité financière et donc de son avenir face à ses concurrents. Des activités complémentaires doivent être trouvées, le fret ne sera pas suffisant, et il faudra le compléter par du trafic passager à hauteur des capacités de la plate-forme. N'oublions pas, nous nous répétons mais c'est important, qu'il est prévu d'investir entre 2003 et 2008 encore 194 Millions d'Euros sur l'aéroport de Blagnac (information disponible sur le site Internet de l'aéroport de Toulouse Blagnac)).

Investir pour développer un aéroport qui meurt est une aberration, surtout que cet argent vient du contribuable (vous et nous), par conséquent le trafic voyageurs et fret sur Blagnac restera au minimum identique à ce qu'il est et certainement le double en trafic passager !! La construction d'un deuxième aéroport ne conduira qu'à une dépense d'argent inutile assortie de la suppression du cadre de vie de plus de 50 000 personnes qui vivent dans les zones pressenties pour recevoir la nouvelle plate-forme sans même enlever les nuisances pour les riverains actuels de l'aéroport!

Ce transfert d'aéroport sous prétexte de développement Airbus ou de suppression des nuisances actuelles est un leurre et une gabegie économique.