



Tél. 05 62 88 01 47
Fax 05 62 88 65 02
catsud@wanadoo.fr
RCS TOULOUSE 439 058 017

**COMPLEMENTARITE ENTRE L'AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC
ET LES AUTRES AEROPORTS REGIONAUX
EN TERMES DE DEPORT D'ACTIVITES**

===

NUISANCES SONORES NOCTURNES A TOULOUSE-BLAGNAC

Synthèse des résultats

R04.V3 - 17/02/2004

PREAMBULE

Cette réflexion prospective a été menée entre fin 2003 et début 2004, par une équipe de 11 spécialistes de disciplines complémentaires, dans un contexte aéroportuaire et aéronautique mondial fortement évolutif, sujet entre autres aux incertitudes suivantes :

- événements passés récents : 11 septembre 2001, SRAS (Syndrome Respiratoire Aigu Sévère) et Guerre en Irak (2003),
- contexte aéronautique actuel : développement en Europe du transport aérien *Low-Cost*, établissement de règles européennes en la matière, autres évolutions européennes (environnement, libre concurrence),
- évolutions prévues : projet de loi de décentralisation, nouveau mode de gestion des aéroports au niveau national, et future certification aéroportuaire au plan international.

Le contexte local est celui d'une réflexion publique informelle engagée dès la fin des années 90 sur la desserte aéroportuaire de Toulouse à l'horizon 2020, et pour laquelle 9 études très récentes ont été réalisées :

- 2000-2003 : programme de 6 études menées par l'Etat,
- 2003, contre-expertise menée par les Associations locales «Etude Citoyenne»,
- fin 2003, contre-expertise mandatée par le Conseil Général,
- fin 2003, bilan des réactions aux 6 études publiées par l'Etat, réalisé par la D.R.E. (Direction Régionale de l'Equipement).

La présente étude examine à son tour de façon détaillée la question posée par le Conseil Régional Midi-Pyrénées des « *déports d'activités envisageables entre Toulouse-Blagnac et les autres aéroports régionaux (ou des départements limitrophes) et des nuisances sonores nocturnes à Blagnac* », dans une double perspective d'évitement d'une saturation de Blagnac d'une part, et d'aménagement du territoire d'autre part.



Introduction

Consécutivement aux études pilotées par l'Etat en 2001-2002 concernant l'avenir de la plate-forme aérienne toulousaine, le Conseil Régional Midi-Pyrénées a souhaité étayer sa propre réflexion sur ce sujet et a engagé, en fin 2003, la présente étude, approfondissant les questions :

- de la « complémentarité » entre les aéroports de Midi-Pyrénées d'une part,
- de la réduction des nuisances nocturnes de l'aéroport toulousain d'autre part.

La «complémentarité» s'entend, dans le cahier des charges élaboré par le Conseil Régional Midi-Pyrénées pour cette étude, comme la capacité des plates-formes régionales à prendre une part dans la desserte aérienne de la Région, en complément de la plate-forme toulousaine.

I – Rappel de la problématique

Une «saturation» future de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a été évoquée par l'Etat dans le cadre de ses études.

Il est donc nécessaire avant tout de préciser cette notion de saturation, représentative de deux limites contraignant l'adaptation future de l'aéroport de Toulouse-Blagnac aux évolutions pressenties du trafic aérien à long terme :

- une limitation correspondant au seuil d'acceptabilité des nuisances générées par le trafic accueilli,
- une limitation technique à 200 000 mouvements par an, correspondant à la capacité des pistes à accueillir ce trafic.

Face à cette donnée, la question se pose de l'aptitude des autres plates-formes de la Région à soulager l'aéroport de Toulouse-Blagnac et éloigner, voire éviter cette saturation :

- est-il possible de déporter des activités de l'aéroport de Toulouse-Blagnac vers d'autres aéroports régionaux et dans quelle mesure ?
- est-il possible de réduire les nuisances nocturnes de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ?

II – «Complémentarité – déports»

Pour répondre à cette première question, il est nécessaire :

1. d'évaluer l'évolution du trafic aérien régional à long terme,
2. d'identifier les différents types de trafics «supportant» d'être traités hors de la plate-forme de Toulouse-Blagnac, et leurs exigences vis-à-vis de plates-formes d'accueil alternatives,
3. d'évaluer la part que représentent ces trafics dans le trafic global de Toulouse-Blagnac,
4. d'évaluer la capacité technique des plates-formes alentours, ainsi que leur intérêt à s'adapter à long terme pour accueillir ces trafics.

II – 1- Evaluer l'évolution du trafic aérien régional à long terme :

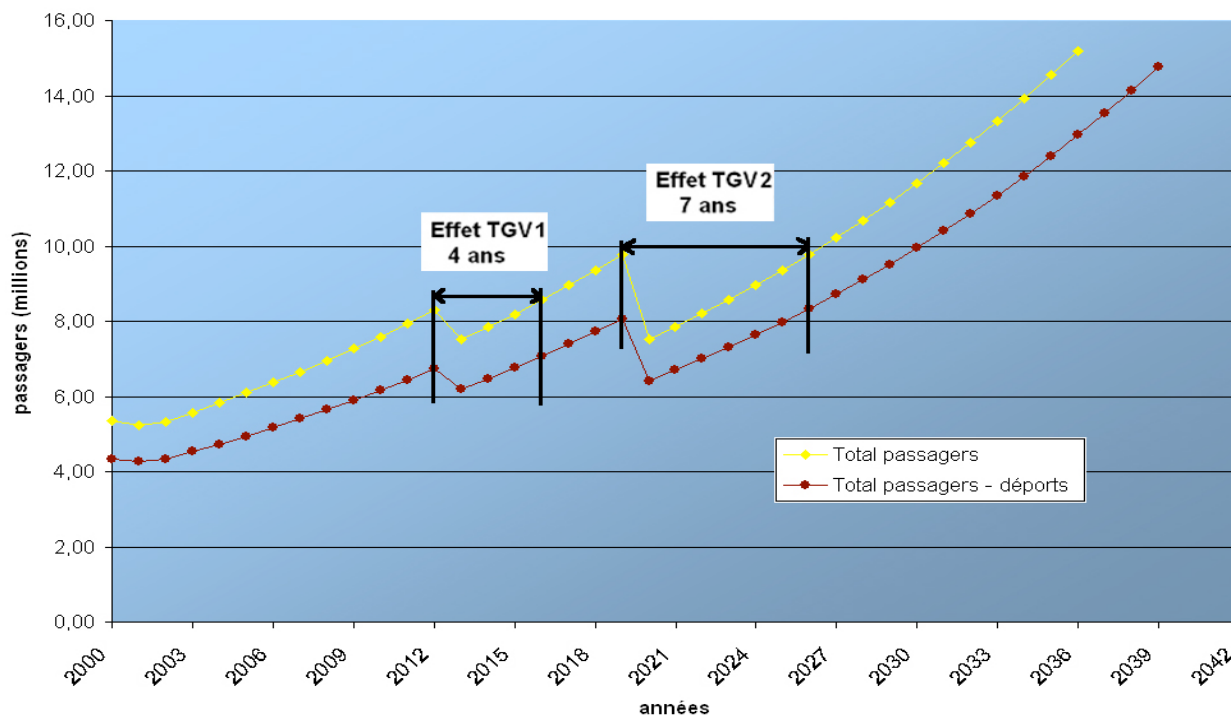
L'évaluation du trafic aérien à long et très long terme (2030) a été réalisée, en fonction d'évolutions possibles de la conjoncture.

Les éléments conjoncturels prévisibles ont été estimés dans le cadre de 5 scénarios dans lesquels varient des paramètres tels que :

- croissance globale du trafic aérien,
- impact de la date de mise en service du TGV,
- répartition de la clientèle affaires/loisirs,
- etc...
-

Cette analyse est illustrée ci-dessous dans le cadre du scénario le plus probable, le «scénario médian».

**Evolution du trafic passagers de l'aéroport de Toulouse-Blagnac
scénario médian**

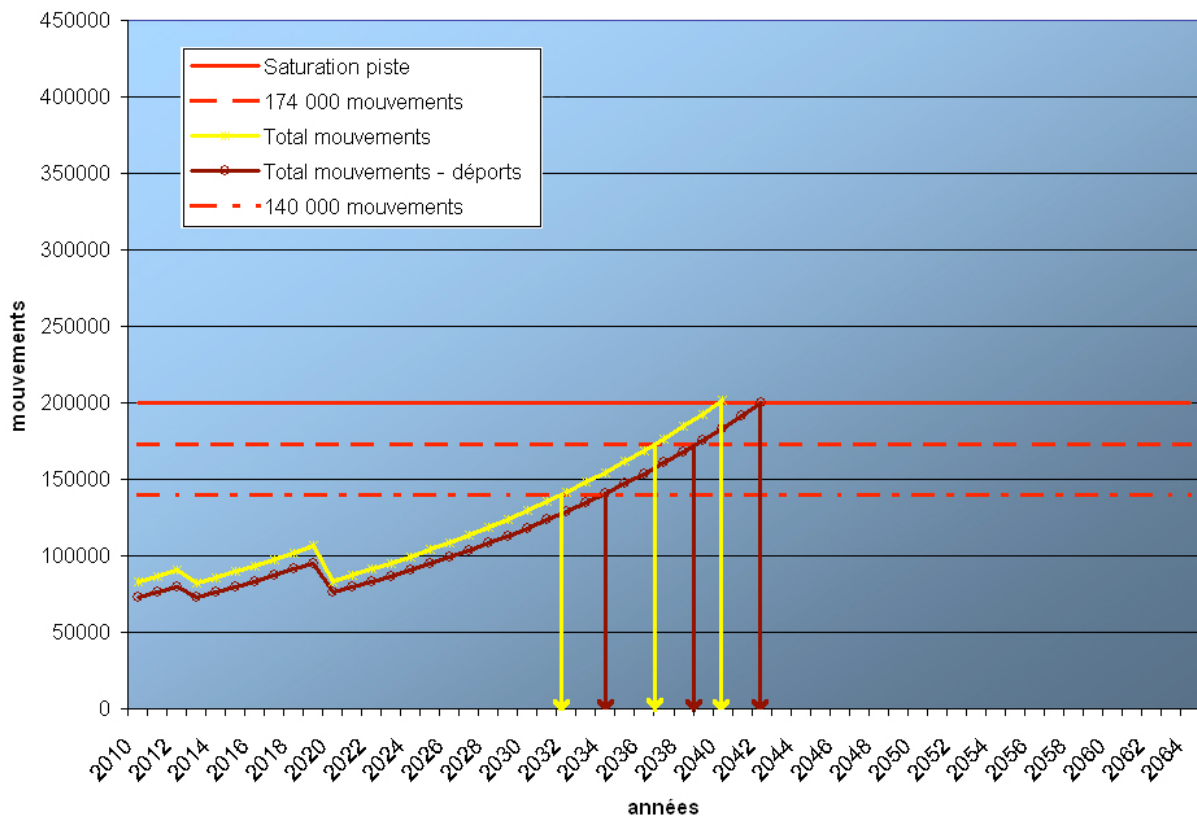


La part de trafic que captera le TGV retardera en effet de façon sensible la saturation de Blagnac, mais sans l'annuler : dans le scénario médian, 11 années de retard au total peuvent intervenir sur les deux étapes cumulées « TGV1 » (Toulouse-Paris en 4 heures) puis « TGV2 », (Toulouse-Paris en 3 heures), si l'on prend l'hypothèse d'une intermodalité idéale à cet horizon entre le TGV et l'avion.

Note: L'impact d'une ligne TGV entre Toulouse et Paris n'avait pas été pris en compte dans les estimations précédentes (saturation en 2020).

Les hypothèses prises sur l'emport moyen (i.e. capacité des avions) sur chaque segment de trafic à l'horizon 2030 donnent une conversion de ces données en termes de mouvements :

Evolution des mouvements sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac scénario médian



Les deux aspects de la saturation (nuisances et capacité pistes) sont proches et aux alentours de 2040 dans le scénario médian. Cette date est fortement liée à l'hypothèse de date de mise en service du TGV Toulouse-Paris en 3 h : 2020 dans le scénario médian, et dans le cadre d'une intermodalité supposée performante.

II - 2 - Identification des différents trafics supportant d'être traités hors de la plate-forme de Toulouse-Blagnac, et leurs exigences vis-à-vis de plates-formes d'accueil alternatives.

Pour la clientèle affaires des vols réguliers, le temps d'accès à l'aéroport est un élément déterminant : les opérateurs et clients de ce segment de trafic exigeront de demeurer sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

En fonction de leurs contraintes opérationnelles et/ou commerciales, seuls les six types de trafic suivants peuvent s'éloigner de Toulouse et s'exercer éventuellement sur d'autres aéroports de la Région : Charter, Low-Cost, Fret, Vols industriels, Aviation d'affaires, Entraînement Aviation Générale.

L'analyse de l'évolution à long terme des flux de chacun de ces types de trafic montre que ce sont principalement les vols charters et Low-Cost - clientèle «loisirs et autres motifs» - et fret qui sont quantitativement significatifs.

II - 3 - Part de ces trafics dans le trafic global de Toulouse-Blagnac :

A l'horizon indiqué pour cette étude (2030), ce trafic représentera dans le scénario médian : 1,7 Millions de passagers, et environ 60 000 tonnes de fret.

Au regard du trafic de Toulouse-Blagnac - évalué à cette échéance à 11, 6 Millions de passagers dans le scénario médian - ce volume est donc relativement faible.

Correspondant à 11 500 mouvements de vols «mixtes» (i.e. passagers et fret) et 5000 mouvements «tout cargo», ce trafic s'il était traité sur d'autres aéroports régionaux ou de départements limitrophes, ne retarderait que de 2 ou 3 années la saturation de Blagnac.

A l'inverse, ce chiffre représente trois fois le trafic actuel de l'ensemble des autres aéroports de la Région. Il est donc conséquent à leur échelle et pourrait constituer pour ceux qui le souhaitent, une opportunité de développement.

Note : comparatif du volume de trafic passagers susceptible d'être traité hors (autour) de Toulouse -Blagnac:

<i>estimé dans les études précédentes pour 2020</i>	<i>estimé ici pour 2020</i>	<i>estimé ici pour 2030</i>
<i>1 million de passagers</i>	<i>1,2 millions de passagers</i>	<i>1,7 millions de passagers</i>

II - 4 - Evaluation de la capacité technique des plates-formes alentours et de leur intérêt à s'adapter à long terme pour accueillir ces trafics :

Cette étude a été réalisée dans un souci d'aménagement du territoire, en considérant la région dans son ensemble. Tous les sites aéroportuaires de Midi-Pyrénées ont été évalués au niveau de leur potentiel technique à long terme vis à vis des segments de trafics estimés précédemment. Neuf (9) gestionnaires ont été approchés pour recueillir leur intérêt : Agen, Albi, Cahors, Carcassonne, Castres, Francazal, Pamiers, Rodez, Tarbes. Il ressort notamment de cette consultation que certains gestionnaires d'aéroports souhaitent un développement de leur activité. Toutefois il est nécessaire de prendre également en compte, et au cas par cas, l'intérêt exprimé par les populations riveraines (citoyens, acteurs économiques).

Des sollicitations, exprimées par les gestionnaires dans une large majorité, ont aussi été mises en évidence :

- tous souhaitent un interlocuteur au niveau régional,
- les aéroports volontaristes requièrent de la Région, pour favoriser leur activité :
 - une amélioration des liaisons terrestres (rail, route) avec Toulouse,
 - la promotion de leur territoire vis-à-vis de l'extérieur (France, Europe, hors Europe).

D'après l'analyse du potentiel des sites existants :

- aucun des sites aéroportuaires existants ne pourrait, si le besoin se confirmait, devenir Le nouvel aéroport régional,
- certains aéroports volontaristes pourraient utilement se développer avec la prise en compte par le Conseil Régional de leurs attentes, dans le cadre d'une démarche d'aménagement du territoire. Leur développement propre pourrait ainsi attirer à terme une partie du trafic de Toulouse-Blagnac estimé plus haut.

II - 5 - Conclusion sur la «complémentarité» :

Cette partie de l'étude a permis de considérer la question de la desserte aéroportuaire de Midi-Pyrénées dans son ensemble, sous un angle multimodal, et dans un souci d'aménagement du territoire.

Sous réserve de l'initiative des gestionnaires, en accord avec les responsables locaux et riverains, le Conseil Régional pourrait, dans un but de développement d'une desserte cohérente et optimale de Midi-Pyrénées, supporter efficacement l'attractivité des aéroports régionaux volontaristes, en favorisant notamment :

- l'amélioration de leur accessibilité terrestre (routes, rail),
- la promotion de leur territoire auprès de leurs clientèles potentielles.

Mais le lancement de projets de développement d'aéroports régionaux ne peut venir que d'une initiative locale concertée (acteurs économiques et politiques) appuyée par l'adhésion des populations concernées.

De plus, un «déport» d'activité ne pourrait être ni planifié ni imposé: dans ce domaine, l'offre et la demande sont maîtres et en permanente évolution. Seule l'attractivité des aéroports «volontaristes» pourra leur permettre de capter une partie du trafic de Toulouse-Blagnac en complément de leur propre trafic.

Un tel développement des aéroports volontaristes :

- pourra favoriser une politique harmonieuse d'aménagement du territoire,
- trouvera une contribution significative à leur échelle dans le trafic de Toulouse-Blagnac,
- permettra de contribuer à un retard de la saturation de Toulouse-Blagnac si faible soit-il.

III - Examen de la question des nuisances nocturnes à Toulouse-Blagnac :

Cette partie de l'étude examine si, en dehors de la question précédemment traitée de la complémentarité des aéroports régionaux, d'autres axes de réflexion existent pour soulager les riverains de Toulouse-Blagnac des nuisances causées par le trafic aérien présent et à venir, trafic nocturne en particulier.

Des mesures efficaces sont déjà appliquées sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac et le gestionnaire fait des efforts importants pour limiter les nuisances sonores nocturnes subies par les riverains.

Cependant, Toulouse-Blagnac étant le deuxième aéroport le plus urbanisé de France après les aéroports parisiens (Orly et Roissy – Charles-de-Gaulle), il doit devenir une référence en province dans ce domaine : expérimentations pilotes, promotion des bonnes pratiques, dimensionnement des moyens affectés.

A cet effet notamment, une mesure complémentaire aujourd'hui «réservée» aux plates-formes parisiennes, devrait être envisagée :

- la mise en place de «Volumes de Protection Environnementale» autour des trajectoires aux abords de l'aéroport, pour limiter la dispersion des vols au moins pendant la nuit (ces volumes peuvent être représentés par des tubes entourant les trajectoires définies, et dont les parois constituent des frontières à ne pas transgresser sous peine de sanction financière). Cette mesure limite la trace au sol de la gêne sonore, et réduit le nombre des victimes du bruit.

Autres mesures, dont l'adaptation à Toulouse devrait être étudiée :

- systématiser l'utilisation du sens de piste «14» à l'atterrissage la nuit lorsque le vent le permet – en cas de grand vent, le bruit de l'avion est partiellement couvert,
- adopter un couvre-feu total de fait par le déplacement de tous les vols de nuit, les vols de nuit actuels n'étant pas fortement liés à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

IV – Conclusion générale et proposition

L'échéance de saturation estimée entre 2035 et 2040 dans le scénario médian laisse la possibilité de retarder ou annuler une décision de lancement d'un nouvel aéroport jusqu'aux alentours de 2010, si toutefois un site a été réservé entre temps, dans un rayon supérieur à 70 km par rapport à Toulouse pour prendre en compte la croissance de l'agglomération toulousaine.

Il ressort naturellement de ces travaux la nécessité de constituer - de toutes pièces ou à partir d'un organisme pré-existant - une instance d'observation et de concertation du Transport Aérien régional correspondant aux attentes des riverains et des gestionnaires des aéroports de la Région. Cette instance permettrait notamment de :

- pérenniser les éléments de l'étude rassemblés ici et veiller à leur évolution dans le temps, évitant ainsi de réinvestir dans de nouvelles études à moyen terme,
- témoigner de façon indépendante de la bonne adéquation des mesures et moyens pris par les aéroports de la Région pour minimiser la gêne de leurs riverains,
- organiser des échanges concertés et effectuer un suivi des différents aéroports de la Région Midi-Pyrénées et des régions voisines,

et également :

- surveiller la future croissance du trafic aérien et l'évolution du risque de saturation de Toulouse-Blagnac pour réagir en temps opportun, notamment confirmer ou infirmer collectivement à court terme la nécessité de localiser un site nouveau pour le futur dans un rayon adéquat.

Par ailleurs, et en prolongement de cette étude, les dispositions complémentaires suivantes devraient être prises :

- cofinancement, avec les acteurs et gestionnaires locaux d'aéroports volontaristes, d'études stratégiques et d'infrastructure pour l'accueil d'activités aujourd'hui opérées à Toulouse-Blagnac, et pour le développement local et l'optimisation de ces aéroports en tant qu'outils d'aménagement du territoire,
- en matière de nuisances sonores, étude en collaboration avec les services compétents de l'Etat, le gestionnaire et les riverains, des propositions émises : adaptation à Toulouse des Volumes de Protection Environnementale, piste préférentielle, couvre-feu de fait, et autres mesures éventuelles.