

Synthèse du dossier

Nouvel aéroport toulousain ?

Contribution citoyenne

Les études présentées le 13 janvier 2003 devaient examiner le devenir aéroportuaire de Blagnac. Aucune ne s'attarde sur ce point ; par contre, toutes tendent à justifier la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire en région toulousaine. Or les lacunes et errements de ces études sont considérables.

C'est pourquoi une analyse a été menée bénévolement par des citoyens, membres du mouvement associatif, via le Collectif ACNAT (Associations Contre le Nouvel Aéroport Toulousain), ou élus locaux, via le Collectif C-Pannet (Contre le Projet d'Aéroport des Nord / Nord-Est Toulousain).

Cette analyse repose sur des critiques rigoureuses des études publiées à compter du 3 janvier. Ces critiques sont, pour les principales, développées en annexe de notre analyse. Elles démontrent sans ambiguïté la désinvolture avec laquelle les études ont été réalisées, le parti pris du "tout aérien" qui les a guidées, et les hypothèses irréalistes qui ont dû être invoquées pour parvenir à justifier le besoin d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire.



Le tout aérien : NON



Le bon sens citoyen : OUI

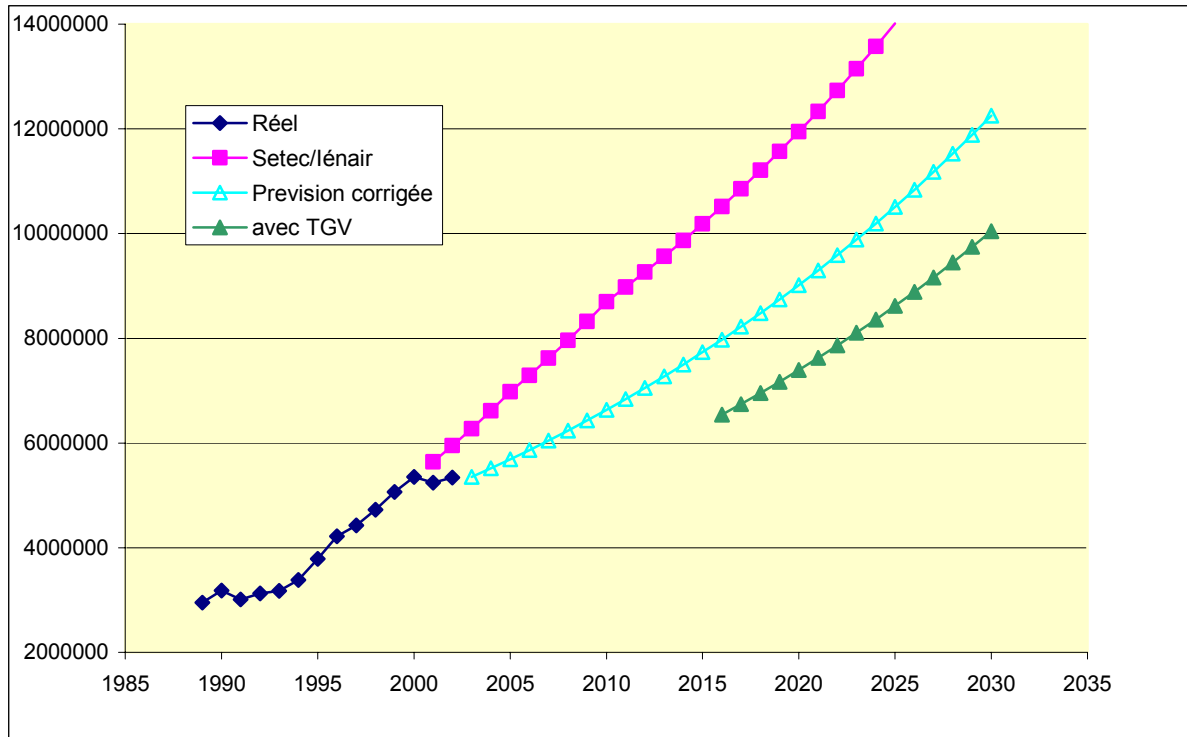
Sur cette base solide, l'analyse citoyenne a pu développer et argumenter des thèses plus réalistes, reposant sur le bon sens, et sans avoir recours à des hypothèses nouvelles ou en contradiction avec le contenu des études. D'autres aspects ont été développés afin de remédier aux manques majeurs des études ; évidemment, les points initialement omis ne plaident pas pour la réalisation d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire.

Parfois même, il s'est agi de rétablir la vérité, notamment quand les auteurs des études ont pu interpréter les données de manière hasardeuse ou fallacieuse.

La présente synthèse fournit, en quelques lignes, les résultats majeurs de la contribution citoyenne.

Des prévisions utopiques

En n'utilisant que les informations contenues dans les études, en les mettant en cohérence et en utilisant la croissance du PIB prévue par la DATAR, sans jamais remettre en cause le parti pris du tout-aérien qui sous-tend les études, les prévisions de trafic sont révisées et conduisent à des chiffres bien plus raisonnables, et cohérents avec ceux des organismes internationaux, comme Eurocontrol, ou avec ceux des constructeurs aéronautiques.



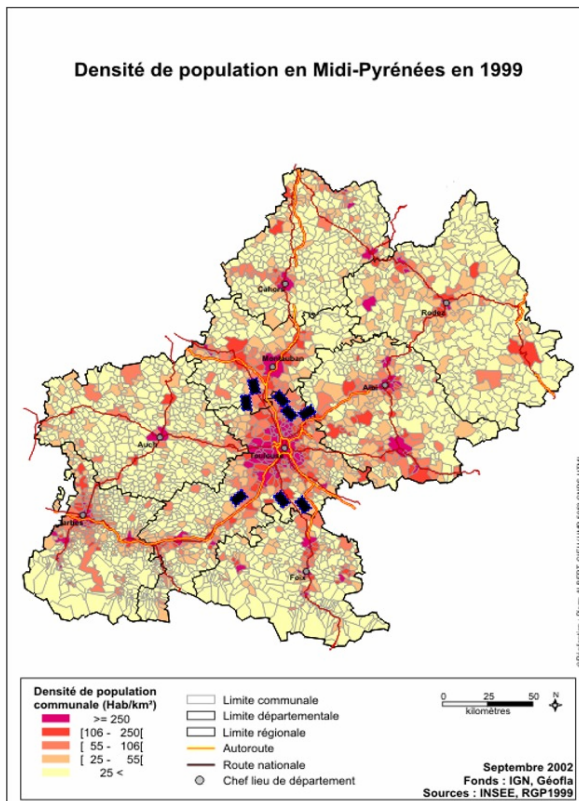
On constate immédiatement que le seuil des 10 Mpax (millions de passagers) ne saurait être franchi avant 2023, et même avant 2030 si une LGV Paris-Bordeaux-Toulouse était réalisée. Nous sortons alors du futur 'visible'.

Envisager un doublement pour 2015 est clairement utopique, et résulte d'une étude "gonflée". Les investissements en cours sur Blagnac porteront l'aéroport jusqu'en 2020, et même 2027 avec la LGV.

Des retombées économiques illusoires

L'analyse effectuée met en évidence une surestimation des retombées économiques de la création d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire pour la région Midi-Pyrénées. Les chiffres de créations d'emplois directs sont totalement irréalistes, supposant en particulier un nombre d'emplois directs engendrés par millions de passagers par an battant tous les records mondiaux, et plus de deux fois supérieur à la moyenne des grands aéroports internationaux dans le monde. Il est stupéfiant que les études ignorent le fait que la plus grande partie des emplois créés par une nouvelle plate-forme aéroportuaire en région toulousaine ne seraient en fait que des reports d'emploi depuis la plate-forme existante de Blagnac, puisqu'il s'agit bien de remplacer la plate-forme commerciale de Toulouse-Blagnac.

Une plate-forme dans l'agglomération



L'une des raisons invoquées pour justifier une nouvelle plate-forme aéroportuaire réside dans le fait que l'aéroport de Toulouse-Blagnac est enserré dans l'agglomération, et que par suite ses nuisances deviennent trop élevées.

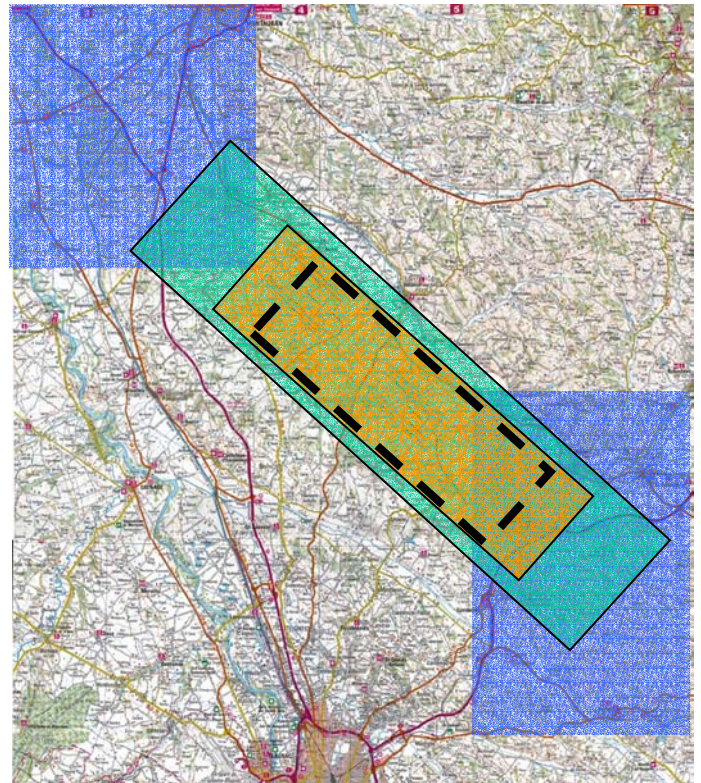
Ainsi que nous le montrons, les études préconisent de réaliser la nouvelle plate-forme en limite actuelle de la zone urbaine de Toulouse. Alors qu'on s'attache à prévoir la croissance du trafic aérien, on s'obstine à ignorer celle de l'agglomération. Et on risque de reproduire à vingt ans le problème rencontré aujourd'hui.

Des nuisances sonores sous-estimées

Comme nous le démontrons, la sous-estimation des nuisances sonores est gravissime. Les études ignorent délibérément les aspects gênants. Elles utilisent des normes obsolètes mais minimisant les zones de nuisance. Notre analyse rétablit les choses.

Exemple pour le site de Vacquiers:

En pointillé : zone de bruit rapprochée selon l'étude
 En brun : zone de bruit rapprochée estimée par la DGAC par rapport à Blagnac avec la nouvelle norme
 En vert : zone de nuisance importante estimée par la DGAC par rapport à Blagnac.
 En bleu : Zones de convergence des avions



Oubli des zones protégées

L'analyse réalisée permet de remédier à l'omission des zones protégées, telles que les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, et les Sites d'Intérêt Communautaire. Si le sujet était moins sérieux il serait possible de rire de l'incohérence des études d'ADPi qui, pour annoncer en introduction l'importance du respect des zones protégées et en particulier le caractère éliminatoire de l'existence d'une zone d'intérêt ornithologique, n'en positionne pas moins le site arrivant en tête de l'analyse multicritère aux abords d'une telle zone, dont l'existence a bien sûr été oubliée !

Absence de préoccupations géologiques et hydrographiques

Ici encore, les études négligent ces aspects : l'impact de l'implantation d'une zone aéroportuaire sur la qualité des eaux, en fonction de la nature géologique des sites, n'est absolument pas évoquée, alors que tous les sites pressentis sont dans des vallées fluviales. L'analyse citoyenne réalisée aborde au contraire ce point en mettant en évidence les conséquences particulièrement importantes du projet pour les différents sites.

Complémentarité entre plates-formes existantes ignorée

Des études ont bien été publiées sur la complémentarité potentielle entre les autres aéroports de la région Midi-Pyrénées. Elles visaient principalement à disqualifier ces derniers et à éliminer toute velléité sérieuse de report d'une partie du trafic de Blagnac vers les autres plates-formes aéroportuaires. Une simple analyse des données fournies dans les études nous permet pourtant de montrer que les activités de charter, fret postal et express, aéroclub et d'aviation d'affaire pourraient être aisément réparties sur d'autres plates-formes aéroportuaires en Midi-Pyrénées. Ceci est réalisé sans ajouter aucune hypothèse autre que celles des auteurs des études. En outre, comme ne l'ont pas noté ces auteurs, les mesures proposées sont valides dès le court-moyen terme, et il n'est nul besoin d'attendre 2015 !

Apport d'une LGV Paris-Bordeaux-Toulouse minimisé

La portée d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Toulouse via Bordeaux, ainsi que son éventuel prolongement vers Narbonne, est un autre aspect particulièrement minimisé dans les études. Or, même avec des hypothèses favorables à l'aérien, un tel investissement rend **inutile** une nouvelle plate-forme aéroportuaire. En outre, les perspectives de développement liées à l'intégration de Toulouse dans le réseau LGV ne sont même pas entr'aperçues. Alors qu'il s'agit bel et bien d'un des enjeux majeurs d'aménagement du territoire. Il aurait naturellement dû être au centre de toute réflexion quant à l'avenir des transports en région Midi-Pyrénées.

