



collectif.nina@laposte.net

Mairie

31390 PEYSSIES

Président : André CLUZET

Las Tutos

31430 GRATENS

05 61 98 36 48

Rétablir quelques vérités

Le Préfet de Région Midi-Pyrénées vient de rendre publiques deux études concernant l'avenir de l'aéroport de Toulouse Blagnac.

La première concerne les perspectives de trafic à l'horizon 2030, en tenant compte de l'arrivée d'une ligne LGV, elle a été réalisée en 2005 par le cabinet BIPE (203 pages).

http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport-Etude_previsionnelle_de_trafic_aerien_a_long_terme_pour_la_region_Midi-pyrenees_cle2dcb88.pdf

La seconde étudie les conséquences environnementales de la croissance de ce trafic, elle a été produite par le cabinet CATSud (4 dossiers de 60 pages en moyenne).

http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/1Etude_relative_a_la_situation_environnementale_de_l_aeroport_de_Toulouse_Blagnac_et_son_evolution_possible_a_moyen_et_long_terme_cle7d7f11.pdf

Leurs conclusions ne sont pas du tout aussi alarmistes que ce que l'on a bien voulu en dire.

Voici quelques vérités à souligner, appuyées sur des citations des études (en vert).

Nous avons noté les conclusions de la deuxième étude qui souligne que :

- La capacité technique des infrastructures n'est pas saturée,
- Des difficultés d'accès terrestres sont pointées : liaisons routières vers le nord à améliorer, critique des choix passés de la communauté d'agglomération de ne pas relier l'aéroport par des transports en commun efficaces (pour mieux alimenter les parking « tiroir caisse » de la CCI ?)
- Les normes de qualité de l'air sont respectées, aucun effet sur la nappe n'est observé, une meilleure récupération des eaux pluviales est prévue
- Les niveaux de bruit sont maintenus ou en baisse, malgré une hausse de la fréquence des passages et donc de la gêne ressentie.

P 16 synthèse étude environnementale CATSud : Conclusions

***Capacité aéroportuaire** L'étude montre que **le système aéroportuaire pourra vraisemblablement s'adapter** de façon à traiter le trafic commercial de passagers prévu, selon les dernières estimations, jusqu'à l'horizon 2030...*

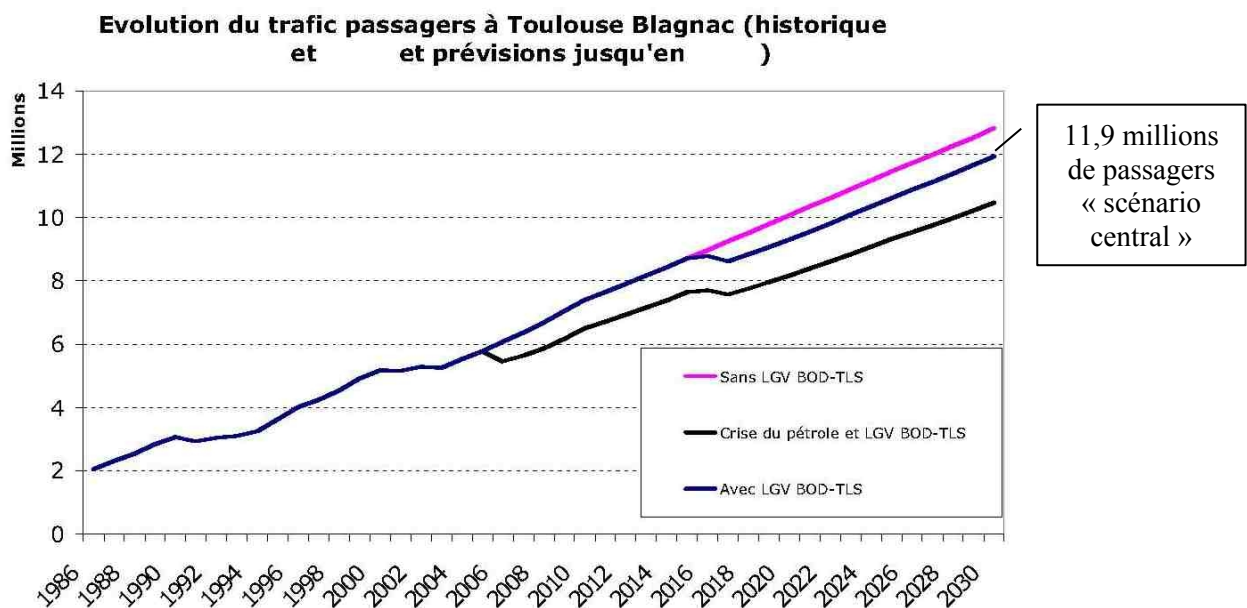
Capacité de la desserte terrestre Les axes A621 Nord et RD 901 (au Sud de l'aéroport) devraient être congestionnés dès 2020 dans le cas du scénario défavorable, et à l'horizon 2030 dans les deux scénarios ... Afin d'anticiper ces difficultés, **une politique volontariste de transports en commun** devrait être mise en place. Un aménagement de l'accès à l'aéroport par le Nord, ainsi qu'un réaménagement des échangeurs devraient également être envisagés.

Nuisances sonores de 2005 à 2030 Les calculs effectués montrent que la quantité de population gênée par les nuisances sonores aériennes ne devrait pas augmenter d'ici l'horizon 2030. En ce qui concerne les populations déjà exposées et gênées par ces nuisances, l'évolution prévisible du trafic aérien à elle seule ne devrait pas augmenter de façon sensible les niveaux sonores actuellement atteints ($L_{den} < 1 \text{ dB}$). Si l'on prend en compte les innovations technologiques ainsi que les pratiques opérationnelles qui devraient être mises en place pour la préservation des conditions environnementales, ces niveaux sonores diminueraient même de 2 à 2.5 dB à l'horizon 2030. Par contre, l'augmentation des fréquences de passage des avions devrait aggraver la gêne ressentie.

Qualité de l'air de 2005 à 2030 Selon les simulations réalisées, les concentrations en polluants dans l'air attribuables aux activités aéroportuaires (moteurs d'avions et trafic routier sur les axes de dessertes de l'aéroport) devraient toutes être inférieures voire très inférieures aux valeurs réglementaires applicables en France aux horizons de l'étude... Aucun impact notable n'a été mis en évidence sur les autres aspects environnementaux (eau, paysage, milieux naturels).

La première étude du BIPE sur les prévisions de trafic mérite une observation précise, au-delà d'une sous-estimation de l'effet TGV et de l'occultation d'un déport de trafic sur des aéroports voisins.

Voici le graphique essentiel des pages 172 et 186



Trois points majeurs retiennent l'attention :

A) la maturité du marché du trafic aérien : une croissance sans fin ?

Le trafic aérien est un marché économique comme un autre, qui stagne tôt ou tard, comme par exemple, le taux d'équipement des ménages en voitures. Une note de synthèse mensuelle de la Direction du Trafic Aérien/SDEEP de juillet 2003, p 6, dit clairement « Une chose est sûre : le taux de pénétration du transport aérien ne croîtra pas indéfiniment car tous les phénomènes de consommation connaissent un jour la saturation. Exemple : le taux de départ en voyage (une nuit au moins hors du domicile) ne progresse plus et est même passé de 77 % en 1994 à 72 % en 2001. » (www.aviation-civile.gouv.fr/html/prospace/stats/pdf_sdeep/synth14.pdf)

Comme beaucoup d'études, le BIPE base essentiellement ses calculs sur l'évolution du Produit Intérieur Brut (PIB), la richesse économique d'un pays, en examinant le passé pour le projeter à un horizon de 25 ans. Il le situe dans un schéma de croissance continue de + 2 % par an en moyenne, alors qu'on a eu + 1, 4 % en 2005 et 1,6 % sont espérés pour 2006.

Les taux de croissance par secteurs de trafic (domestique/international) sont généralement différenciés pour tenir compte d'une « maturité du marché », mais on n'en voit pas la trace dans les courbes qui ressemblent beaucoup à des droites à la pente régulière. Le cabinet ITA disait bien en 2003, qu'aux Etats-Unis le trafic intérieur n'augmentait plus.

Ici, plusieurs pages (de 75 à 78) traitent de la propension à voyager et abordent la maturité du marché du trafic aérien, **sans en tirer de conséquences**. Même avec une augmentation de la population de l'agglomération, le taux de pénétration du transport aérien de 25 % en France, (entre 26 et 32 % en Midi-Pyrénées –note DTA 2003 p4) passerait à 50 % (proportion d'habitants prenant l'avion au moins une fois par an). C'est comme si, à l'avenir, on allait prendre l'avion pour réparer un chauffe-eau à Paris !

On peut lire p 106 : *Les pays développés ont atteint un certain degré de maturité pour leurs trafics domestiques/intra-régionaux.* (qui représente les 2/3 du trafic de Blagnac) **Il est encore difficile de dire où se trouve le point haut,** d'autant qu'il peut varier d'une manière très significative d'un pays ou d'une région à l'autre en fonction de nombreux critères explicités plus haut. Ce qui est clair, néanmoins, c'est que le transport aérien a encore un taux de pénétration faible, surtout en Europe (25% dans l'UE vs 39% aux USA et 33% au RU). La démocratisation du transport aérien n'est pas achevée !

Faute de pouvoir situer ce point haut, on se contente de ne pas en tenir compte.

Le chiffre affiché de 11,9 millions de passagers en 2030, correspondant à un doublement du trafic actuel de Blagnac a très peu de chances d'être atteint.

Enfin, entre les études faites en 2001 et celle-ci, on a déjà perdu 2,5 millions de passagers pour 2020 et 3,5 M pour 2030 !

B) Le mauvais départ de la courbe des vols

Un autre aspect vicié réside dans le point de départ de la courbe du nombre des vols prévus. Le BIPE a travaillé à partir des résultats de trafic de Blagnac en 2004 voire 2003. Si, pour ce qui est du trafic passagers prévus pour 2005 leur chiffre est bon, il est complètement faux pour le nombre de vols : 101 779 mouvements annoncés pour l'année de l'étude, alors qu'il n'y en a eu que 94 844, soit une erreur de 7,3 % pour une prévision à 6 mois !

Tableau de la page 178 :

Mouvements prévus	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Réguliers	75 091	95 846	107 215	111 532	119 548	125 691
Non-Réguliers	6 118	6 270	6 426	6 586	6 749	6 917
<i>S.T. Passagers</i>	<i>81 209</i>	<i>102 116</i>	<i>113 641</i>	<i>118 117</i>	<i>126 298</i>	<i>132 608</i>
Fret et poste	6 070	6 410	6 610	6 810	7 010	7 210
Non commerciaux	14 500	14 500	14 500	14 500	14 500	14 500
Totaux	101 779	123 026	134 751	139 427	147 808	154 318

Résultat 2005 Blagnac	94 844
------------------------------	---------------

Que peut-on alors penser de chiffres annoncés à 25 ans ? Quelle confiance peut-on accorder au nombre de **154 000 vols en 2030** qui a été jeté en pâture à l'opinion et affiché partout ? Ces chiffres sont faux !

On ne peut expliquer cette erreur que par des calculs ou de grosses approximations sur le remplissage des avions, l'emport, qui permet des transformer une prédiction de passagers en nombre de vols, le seul critère pertinent pour les nuisances aériennes. Or ce taux de remplissage a été **manifestement** sous estimé dans le tableau p 175, en totale contradiction avec des résultats donnés p 19. Ce tableau-ci est-il plus récent et n'a-t-il pas été pris en compte ?

Tableau de la page 175 dans lequel a été insérée la colonne centrale des résultats de la page 19

Emport moyen	Historique				Chiffres page 19 2004	Hypothèses						Taux de Croissance Annuel Moyen
	1988	1993	1998	2003		2005	2010	2015	2020	2025	2030	
Orly	238	212	97	123		120	123	126	129	133	136	0.50%
Roissy	115	107	119	117		130	133	137	140	144	147	0.50%
Transversales	24	33	31	35		35	38	41	44	47	51	1.50%
Europe du Nord	40	38	42	55		55	61	67	74	82	90	2.00%
Europe du Sud	27	37	28	23		25	28	32	36	41	46	2.50%
Afrique du Nord	95	89	84	101		100	105	110	116	122	128	1.00%
Total Régulier (hors fret et poste)	94	83	61	68	77	70	71	75	77	82	88	0.92%
Total Nrég.(dont autre n r)	55	82	61	63	52	85	92	99	106	114	123	1.50%
Global commerciaux hors fret	89	83	61	67	72	71	73	77	79	84	90	0.94%

L'emport s'est beaucoup redressé à Toulouse et progresse plus vite que prévu. Nous sommes en 2004 à 72 passagers en moyenne. On peut penser qu'en utilisant dans des prévisions à 6 mois, l'emport de 67, le BIPE a manifestement modifié la donne de départ, et toute l'évolution qui s'en suit.

P 175 : Ces éléments ajoutés aux tendances récentes de l'emport moyen nous permettent d'envisager un emport moyen croissant jusqu'en 2030 sur l'aéroport de Toulouse Blagnac...

Note P 178 : Le nombre de mouvements aériens étant très dépendant de la croissance de l'emport moyen, nous avons réalisé un test de sensibilité en ce qui concerne la croissance de ce dernier. Ce test nous indique qu'une croissance de 1% sur la période 2005-2030 au lieu de 0.94% conduirait à 152 475 mouvements aériens au lieu de 154 318.

P 167 : Par rapport à ces prévisions, celles que nous avons obtenues jusqu'en 2020, sont légèrement au dessus des leurs (celles d'ITA) en raison d'une année de référence différente. En effet, nous avons utilisé les données de trafic 2004, qui sont bien supérieures à celles de 2002...

Comment les hypothèses d'emport pour 2005 peuvent-elles être inférieures aux résultats de l'année passée alors qu'on annonce une augmentation du remplissage des avions ? L'incohérence est totale !

L'importance du point de départ étant bien soulignée p 178, il conviendrait de refaire la courbe du nombre de vols attendus. On obtiendrait alors 143 803 vols en 2030, soit 10 500 vols de moins !

C) La crise pétrolière

Le BIPE consacre les pages 168 à 172 à étudier l'impact d'une crise du pétrole. Il analyse les deux impacts : sur la croissance générale du PIB et sur le poste carburants des compagnies aériennes. Le passage du baril de 40 à 80 \$ induirait une baisse de 0,8 % du PIB (Comment peut-on encore faire croître un marché avec $2 - 0.8 = 1.2$ % de croissance ?) et une perte de croissance du trafic aérien de 1,6 %. Au niveau des compagnies classiques, le poste carburants correspond à 11 % du prix des billets et provoquerait une hausse de ceux-ci d'environ 10 %. 900 000 passagers seraient perdus dès 2010 et 1 463 000 en 2030 soit 12 % du trafic prévu.

P 172 : ...nous obtenons, un trafic sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac à l'horizon 2030, de 11.9 millions de passagers dans l'hypothèse où le TGV entre Paris et Toulouse entrerait en service dès 2017. Le trafic s'établirait à 10.4 millions dans le cas d'un doublement du prix du pétrole ...

Extrait du tableau p185

Hypothèses					Mouvements aérien (en millier)					
Entité	Date	Année de référence	Scénario	Mvts. pris en compte	2005	2010	2015	2020	2025	2030
BIPE	2005	2004	<u>central</u>	Tous	101	123	134	139	147	154

Ces résultats figurent en bonne place p172 et 185, la projection en nombre de vols a été seulement établie sur leur « scénario central », hors crise pétrolière. Mais **cette partie de l'étude a été occultée dans les comptes rendus publics**. Si le baril n'a pas encore doublé, il semble bien que l'on soit dans un schéma de crise pétrolière actuelle et à venir. Or le trafic aérien est très sensible aux coûts de cette énergie fossile. Même si on n'en connaît pas encore l'impact réel, il faut en intégrer au moins une part dans les résultats du trafic prévu. 2/3 de cet effet représenteraient encore 1 million de passagers soit 8,5 % du trafic et 13 000 vols à soustraire.

Ce n'est pas parce que le BIPE qualifie les 154 000 vols de « scénario central » que c'est celui-ci qui doit être retenu ; si la droite haute sans TGV en 2030 est irréaliste, la droite du milieu sans crise pétrolière est naïve ! Communiquer sur le nombre de 154 000 vols, en ignorant l'état du marché pétrolier, c'est, pour le moins, tordre le débat dans un sens très précis, non-conforme avec la réalité attendue.

Compte tenu de l'ensemble de ces facteurs, maturité du marché, point de départ en 2005, crise du pétrole, nous pouvons estimer que **le nombre de vols en 2030** sera sûrement inférieur à

$$154\ 300 - 10\ 500 \text{ (7,3 \% d'erreur au départ de la courbe)} - 13\ 000 \text{ (crise du pétrole)} = \mathbf{130\ 800}$$

soit 15 % de moins que ce qui a été annoncé

La saturation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac n'est toujours pas à l'ordre du jour, comme cela a été présenté lors de remise de ces études le 8 février 2006.