

A.G.C.A.

« Association Gratinoise Contre l'Aéroport »

Dossiers de synthèse  
sur l'inutilité  
d'un nouvel aéroport  
sur le site de Carbonne

# Table des Matières

NOTA: LES TEXTES EN ITALIQUE SONT EXTRAITS DES EXPERTISES D'ADPI, AÉROPORTS DE PARIS INGÉNIEURIE, REMISES EN JUILLET 2001 ET PUBLIÉES EN JANVIER 2003 (207 PAGES A3)

.....	3
1 - LE PROJET VU DANS SON ENSEMBLE.....	3
2- RÉFLEXIONS CONCERNANT L'ABANDON DU SITE DE CARBONNE.....	4
A) PREMIER ÉCRÉMAGE TRÈS LARGE DE FAÇON À ÉCARTER LES SITES LES PLUS IMPARFAITS, ÉLIMINE LE SITE DE CARBONNE PAR LE SEUL FAIT DE LA PRÉSENCE DU VILLAGE.....	4
B) LE NOMBRE D'HABITANTS EN ZONE ÉLOIGNÉE MET UN VETO SUR LE SITE DE CARBONNE.....	4
C) LE CALCUL SUR LE BRUIT DES AVIONS COMPROMET LE SITE DE CARBONNE.....	6
3 - DOMMAGE ÉCOLOGIQUE IMPORTANT :.....	8
A) NAPPE PHRÉATIQUE.....	8
B) ALIMENTATION EN EAU POTABLE :.....	9
C) LES ZONES PROTÉGÉES, FAUNE ET FLORE, PAYSAGE ET HABITANTS.....	9
4 - LE BESOIN RÉEL PEUT ÊTRE COUVERT PAR TGV :.....	10
5 - HYDROGRAPHIE.....	11
6 - RÉSUMÉ DES RAPPORTS DE L'INSTITUT DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LE CONSEIL GÉNÉRAL 31 RENDUS PUBLICS LE 22/12/03.....	13
1) EXPERTISE DE L'ÉTUDE DE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE TOULOUSE-BLAGNAC ET LES AUTRES PLATES-FORMES (55 PAGES).....	13
2) EXPERTISE DE L'ÉTUDE SUR L'EFFET DU TGV (35 PAGES).....	13
3) UNE NOUVELLE PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE (44 PAGES).....	14
4) DÉVELOPPEMENT DE MURET-LHERM (16 PAGES).....	15
5) NOUVEL AÉROPORT DANS LE GRAND SUD-OUEST (13 PAGES).....	16
6) PRÉVISIONS DE TRAFIC À L'HORIZON 2020 (47 PAGES).....	16
7) MESURES CONTRE LES NUISANCES DE TOULOUSE-BLAGNAC.....	16
7 - VÉRIFICATION DES COMPTES D'ADPI.....	17
RECOMPTAGE DES MAISONS ET DES EMPLOIS SUR LE SITE DE CARBONNE.....	17
DES COÛTS NÉGLIGÉS:.....	17
UNE MODIFICATION DES POINTS ADPI : .....	18
.....	18
8 - CONCLUSIONS.....	18
A) LES ÉTUDES :.....	19
B) LA POLITIQUE GÉNÉRALE SUR LE TRANSPORT.....	20
9 - ARTICLES DE LA DÉPÊCHE DU MIDI.....	21
<i>Mardi 27 janvier : L'aéroport Toulouse – Blagnac multiplie les chantiers.....</i>	<i>21</i>
<i>25 janvier : Rencontre. Le Préfet a répondu aux interrogations des conseillers généraux lors de la traditionnelle séance des questions au représentant de l'Etat.....</i>	<i>21</i>
<i>29 janvier : Projet de 2e aéroport. Le ministre des Transports n'est pas pressé.....</i>	<i>22</i>
<i>De Robien: «Pas d'urgence».....</i>	<i>22</i>
<i>10/02/2004 : Le Premier ministre l'a promis lors du dernier comité interministériel sur l'aménagement du territoire, il y aura débat sur le TGV et l'aéroport.....</i>	<i>22</i>
<i>Février : LE DÉBAT : Aéroport: urbanisme gelé mais trafic sans limites: .....</i>	<i>23</i>
10 - COMMENTAIRES SUR CES ARTICLES:.....	24

Certains thèmes sont évoqués de façon succincte, ils feront l'objet d'un complément d'analyse.

Nota: les textes en italique sont extraits des expertises d'ADPi, Aéroports de Paris Ingénierie, remises en juillet 2001 et publiées en janvier 2003 (207 pages A3)

## 1 - Le projet vu dans son ensemble.

« ..... page 5.....1. Objectif de l'étude :

L'ensemble des études produites **durant la décennie 1990** au sujet de la croissance de la demande de transport aérien en région toulousaine et du potentiel de développement de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac ont montré qu'une saturation des installations aéroportuaires était probable sous un délai de 15 à 20 ans.

Le caractère stratégique de l'outil aéroportuaire pour le développement économique de la Région Midi- Pyrénées a donc incité les divers acteurs concernés à engager des études visant à clarifier l'organisation de l'offre de capacité aéroportuaire pour **répondre à cette augmentation soutenue** de la demande de transport aérien commercial..... »

Aucune référence sérieuse, aucune hypothèse de calcul n'étayent cette affirmation, qui n'est donc qu'une opinion, Cette étude qui ne pourrait être qu'un banal rapport de stage bâclé émane malheureusement de professionnels et a des conséquences autrement plus graves.

C'est aller un peu vite en besogne que de déterminer des sites potentiels avant d'être assuré qu'il y a effectivement un besoin réel.

« ..... L'une de ces études, confiée à "Aéroports de Paris Ingénierie" est la présente recherche de site pour accueillir un futur aéroport susceptible d'offrir une capacité de traitement annuel de l'ordre de 20 millions de passagers. **L'objectif de cette étude est de sélectionner les 3 ou 4 meilleurs sites potentiels**, des études ultérieures plus détaillées devront ensuite permettre de choisir le site le plus favorable à la construction d'un aéroport de grande capacité parmi ceux retenus à l'issue de cette étude.

Cette recherche a abouti à la sélection de huit sites, il aurait été utile de n'en garder que quatre comme le prévoit le 1<sup>er</sup> paragraphe de l'étude d'ADPi.

Il était inutile, voire calculateur d'affoler la population des quatre sites qui n'auraient pas dû être retenus dans l'étude. Le but était-il de diluer la contestation des populations concernées ? Le choix de ne pas éliminer définitivement quatre sites serait-il un test pour trouver les sites les moins contestataires ?

De nombreuses associations contre ce projet ont fleuri sur les huit sites. Le rejet est total, que ce soit du côté des élus ou de la population. L'abandon supposé des deux sites les plus intéressants n'a pas empêché les associations concernées de continuer un combat contre un nouvel aéroport sur le Toulousain.

**Le site de Carbonne aurait dû être éliminé étant placé 6ème par ADPi.**

## 2- Réflexions concernant l'abandon du site de Carbonne

- a) Premier écrémage très large de façon à écarter les sites les plus imparfaits, élimine le site de Carbonne par le seul fait de la présence du village.

En ce qui concerne le site de Carbonne dès le début des recherches des sites potentiels ; ADPI indique déjà :

« page 6.....2.3. recherche des sites potentiels :

..... le premier repérage des sites potentiels a été effectué sur la base de 2 critères :

- disposer d'un terrain sensiblement plat
- ne retenir les sites où seuls existent des habitats diffus : un hameau constitue déjà une concentration humaine de taille suffisante pour créer des problèmes dirimants (1) de transfert de population..... »
- 

Donc à ce stade préliminaire le site de Carbonne devrait être déjà éliminé, son emprise englobant un village de 400 habitants, rasant mairie, église, cimetière, etc. ...

(1) DIRIMANT, -ANTE au sens juridique, « annuler ». Empêchement dirimant. Par ext. Contraignant, qui ne laisse aucune possibilité de recours. Objection dirimante. Obstacle dirimant.

- b) Le nombre d'habitants en zone éloignée met un veto sur le site de Carbonne.

« page 21 2.5.2. Définition

**Intitulé: Gêne au bruit des avions (zone éloignée)**

**Définition :** Ce critère évalue, dans un large périmètre autour du site, la population qui subit le bruit des avions lors de leurs évolutions aux abords de l'aéroport.

**Quantification :** On décompte la population totale des communes **dont l'agglomération principale est comprise partiellement ou totalement** dans un rectangle de 40 km x 6 km, comprise totalement entre les courbes de PEB IP 78 et 69 (recensement INSEE de 1999).

**Notation :** Total des populations des communes Variation linéaire de 100 % à 0 % incluses dans le rectangle de 40 km x 6 km variant de 0 à 40 000, **déduction de celles comprises dans le rectangle de 20 km à 5 km**

**Veto :** Si le nombre total de personnes concernées par le bruit dans la zone du PEB dépasse 40 000 personnes.

« page 166 4.8.4.1. Bruit des avions

La population présente dans la zone d'étude de gêne au bruit des avions de 40 x 6 km est estimée à 34 900 personnes, selon le recensement de 1999.

## En gras les chiffres oubliés par ADPi

Communes	recensement 90	recensement 99	augmentation de 90 à 99 en %	augmentation de 10% pour 2003
Bérat	1 153	1 408	22%	1 549
Bois-de-la-Pierre	219	313	43%	344
Cazères	3 155	3 258	3%	3 584
Gratens	426	444	4%	488
Lafitte-Vigordane	529	653	23%	718
Lavelanet-de-Comminges	465	482	4%	530
Lavernose-Lascasse	1 517	1 944	28%	2 138
Lherm	2 266	2 565	13%	2 822
Longages	1 691	1 900	12%	2 090
Marignac-Lasclares	265	294	11%	323
Muret	18 134	20 742	14%	22 816
Peysies	333	364	9%	400
St-Elix-le-Château	559	543	-3%	597
Sous total	30712	34910	13.67%	38399
<b>Mondavezan</b>	<b>554</b>	<b>643</b>	<b>16%</b>	<b>707</b>
<b>Palaminy</b>	<b>632</b>	<b>629</b>	<b>0%</b>	<b>692</b>
<b>Seysses</b>	<b>5 074</b>	<b>5 753</b>	<b>13%</b>	<b>6 328</b>
<b>St Hilaire</b>	<b>504</b>	<b>708</b>	<b>40%</b>	<b>779</b>
Sous total	6764	7733	14.33%	8506
<b>Total</b>	<b>37 476</b>	<b>42 643</b>	<b>13,79%</b>	<b>46907</b>

Population des communes situées dans le rectangle de gêne au bruit des avions éloignée de 40 x 6 km

Si on en croit ADPi :

« page 188 **5.1.8.3.1 Gêne au bruit.**

La population située dans la zone de bruit des avions étant de 34 900 personnes... »

Erreur anecdotique :

Il est remarquable qu'ADPi ait annoncé page 190 dans le tableau de droite ligne 3.11: 39,4 milliers de personnes au lieu de 34,9. Le 9 et le 4 sont simplement inversés.

L'erreur :

ADPi a oublié de compter 4 villages dans la zone éloignée :

Mondavezan, Palaminy, Seysses, St Hilaire, pour une population totale en 1999 de : 7 733 personnes.

D'après ces nouveaux chiffres le calcul donne :

$$34\,910 + 7\,733 = 42\,643 \text{ habitants}$$

soit un nombre supérieur à 40 000

**qui, d'après les critères d'ADPi, met automatiquement un veto au choix du site.**

## c) Le calcul sur le bruit des avions compromet le site de Carbonne.

### « page 14 2.5.1.3.1. Bruit des avions

On constate que les isopsophiques balayent des zones grossièrement rectangulaires et imbriquées. Ainsi, l'isopsophique 69 est incluse dans un rectangle de 6 km x 40 km et l'isopsophique 78, dans un rectangle de 5 km x 20 km

On considèrera ainsi dans notre étude que l'ensemble des populations concernées par le bruit de l'aéroport correspond aux populations totales des communes dont les agglomérations principales sont totalement ou partiellement présentes dans ce premier rectangle de 40 x 6 km

Afin d'affiner l'estimation de la gêne, on différenciera les communes en proximité immédiate de l'aéroport qui subisse un dommage supérieur, et on effectuera un second comptage, selon le même principe, mais dans un rectangle de 5 x 20 km (contenant l' IP 78). »

#### Plan d'exposition au bruit :

Les zones de bruit présentées par les études de la préfecture sont calculées avec un indice obsolète, un décret du 26 avril 2002 imposant le recours à l'indice Lden. L'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires, autorité indépendante qui a compétence pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac) l'a pris en compte dans ces termes :

La définition par l'ACNUSA d'un indicateur de mesure du bruit exprimé en Lden conduit à proposer une nouvelle cartographie.

Les valeurs préconisées devront être les suivantes :

- zone A, indice supérieur ou égal à 70;
- zone B, indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 62;
- zone C, indice inférieur à 62 et supérieur ou égal à 55;
- zone D, indice inférieur à 55 et supérieur ou égal à 50.

Cependant, pour Paris-Charles-de-Gaulle, la spécificité d'un trafic continu conduit à proposer de fixer la zone B à l'indice inférieur à 70 et supérieur ou égal à 58.

L'ACNUSA recommande la publication rapide du décret avec les nouveaux indices afin que la révision des plans d'exposition au bruit commence dès cette année. Avec les anciens modes de calcul (IP : indice psophique), on avait:

Zone A pour  $IP > 96$ ,  
Zone B pour  $89 < IP < 96$   
Zone C pour  $78 < IP < 89$ .

Et l'ACNUSA d'enfoncer le clou:

Ces valeurs permettent:

- d'élargir fortement la zone B, de bruit fort, et d'interdire des constructions nouvelles sauf si elles sont liées aux activités aéroportuaires ou agricoles;
- d'étendre la zone C, de bruit modéré, et de restreindre les constructions nouvelles (pas d'immeubles collectifs, pas de lotissements);
- de délimiter une future zone D qui préserve l'avenir.

Il faut donc prendre en compte que depuis 1999 deux choses ont changé :

- Depuis le recensement de 1999 la population est en forte augmentation, un nombre considérable d'habitants s'est installé dans la région. D'après les témoignages des services municipaux une estimation théorique minimum de 10 % est envisageable de 1999 à 2003.
- Les limites isopsophiques se sont accrues. Le cœur des villages entourant la zone de bruit rapprochée est situé dans une limite de 150 à 500 mètres. Tenant compte de l'accroissement de la zone de bruit (nouvelle norme de l'ACNUSA), une zone rapprochée de 6 km x 21 km ( au lieu de 5 x 20 ) semble modeste mais provoque une augmentation de 285 % et même 314 % avec une estimation de la population pour 2003.

Il est raisonnable de compter les populations de la zone rapprochée de 6 km x 21 km (au lieu de 5 x 20) comme suit :

Communes	recensement 90	recensement 99	augmentation de 90 à 99 en %	évaluation x10% pour 2003
Bérat	1153	1408	22%	1549
Bois-de-la-Pierre	219	313	43%	344
Gratens	426	444	4%	488
Lafitte-Vigordane	529	653	23%	718
Lavelanet-de-Comminges	465	482	4%	530
Lavernose-Lascasse	1517	1944	28%	2138
Lherm	2266	2565	13%	2822
Longages	1691	1900	12%	2090
Marignac-Lasclares	265	294	11%	323
Peysgies	333	364	9%	400
St-Elix-le-Château	559	543	-3%	597
Total	9 423	10 910	15,78%	12 001

Avec les nouvelles normes, il s'avère que la zone éloignée, de gêne au bruit des avions est considérablement accrue. Pour le site de Carbone cela va d'une zone de 10 km x 60 km: soit de St Martory au périphérique de Toulouse (sortie 38 St Simon). La limite de 40 000 personnes en zone éloignée est pulvérisée.

**95 088 habitants en 1999.**  
**+ de 100 000 habitants en 2003.**

Pour permettre une meilleure intégration des aéroports dans le tissu urbain (actuel ou avenir), il est primordial de faire appliquer les PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de manière stricte, de façon à limiter les nuisances pour les riverains.

Pour compenser la perte de rentrées d'impôts locaux, les retombées de revenus dues aux aéroports devront tenir compte des zones non constructibles. De cette manière, pour une commune riveraine, il serait financièrement aussi intéressant de ne pas laisser construire trop près des aéroports, que d'autoriser des constructions dans des zones de bruit.

La zone éloignée, de gêne au bruit des avions de 10 km x 60 km (nouvelle norme de l'ACNUSA)

Communes	recensement 99
<b>Total (sans St Simon)</b>	<b>95 088</b>
Bois-de-la-Pierre	313
Lafitte-Vigordane	653
Lavernose-Lascasse	1 944
Peysseys	364
St-Elix-le-Château	543
Marignac-Lasclares	294
Gratens	444
Bérat	1 408
Lherm	2 565
Longages	1 900
Lavelanet-de-Comminges	482
Muret	20 742
Cazères	3 258
Mondavezan	643
Palaminy	629
Seysses	5 753
St Hilaire	708
Saubens	1 299
Le Fousseret	1 434
Saint-Michel	232
Couladère	351
Saint-Julien	342

Salles sur Garonne	301
Mauzac	682
Noé	2 066
Le Fauga	1 099
Lacroix-Falgarde	1 485
Pinsaguel	2 466
Vilate	588
Pins-Justaret	3 915
Vieille-Toulouse	894
Portet sur Garonne	8 733
Roques	2 988
Roquette	3 285
Villeneuve Tolosane	8 252
Frouzins	5 936
St Simon	??????
Sana	175
Mazères sur salat	584
Cassagne	621
Ausseing	61
Plagne	88
Lamasquère	873
Labastidette	1 328
Labastide-Clermont	416
Martres-Tolosane	1 687
Gensac sur Garonne	264

### 3 - Dommage écologique important :

#### a) nappe phréatique.

L'implantation d'une plate-forme aéroportuaire sur le site de Carbonne sera particulièrement néfaste sur la gestion de l'eau. La loi qui pose désormais le principe que l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation.

Le site se situe dans une zone qualifiée de majeure dans les systèmes aquifères (plan qualitatif). D'une largeur de 8 Km (entre le canal St Martory et la Garonne) de Martres-Tolosane, elle se prolonge vers Toulouse et au-delà. (source DIREN Midi- Pyrénées).

Le niveau de la nappe phréatique se situe sur une zone importante du site, de 0.50 m à 3.00 m. Le risque de rabattement inopportun de la nappe phréatique sur le site peut se répercuter sur de longues distances. Le détournement de la rivière Louge peut avoir des conséquences importantes sur l'alimentation en eau. Le risque de pollution l'a déjà fait classer en zone vulnérable par arrêté préfectoral du 29 novembre 2002. La Louge enregistre des crues qui génèrent un champ d'inondation important d'environ 430 ha, la zone inondable pouvant atteindre 1300 m de largeur.

L'implantation d'un aéroport, par les pollutions courantes et accidentelles, par l'augmentation du débit des eaux, risque de modifier l'écosystème aquatique de façon durable et contrevient aux directives du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Adour Garonne, qui ont été adoptés par le Comité de Bassin et approuvés par le Préfet coordonnateur de bassin le 6 août 1996.

## b) Alimentation en eau potable :

Le syndicat des eaux du Touch, dont dépendra le nouvel aéroport avoue être dans l'incapacité de subvenir au besoin d'eau potable que nécessiterait une plate-forme aéroportuaire. (lettre du Syndicat intercommunal des eaux des coteaux du Touch du 22/10/03 aux mairies concernées)

De plus les pollutions dues à un aéroport sont considérables, variées et difficiles à gérer.

Suivant les activités exercées (aires de stationnement, manœuvre, zones de vie, etc.) les principaux polluants à traiter sur une plate-forme aéroportuaire sont principalement : les matières en suspension, les hydrocarbures et pollution liés à la viabilité hivernale.

Il ne faut pas oublier les pollutions accidentelles dues aux accidents, rupture d'oléo-réseaux, déversement de marchandises transportées, etc..

En tout état de cause l'eau est un facteur qui a été négligé par ADPi.

## c) Les zones protégées, faune et flore, paysage et habitants.

### « page 14 2.5.1.3.3. Milieu naturel

- ZNIEFF (Zones Naturelles d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique). Dans la région de Toulouse, ces sites ont fait l'objet d'un recensement sur la période 1982-1992 ; leur importance est avérée à l'échelon régional, en particulier les ZNIEFF de type I "d'intérêt majeur".

.../.....La prise en compte de ces zones doit être tel que:

- les ZNIEFF ne soient pas incluses dans le périmètre du site
- les axes d'atterrissage et de décollage ne survolent pas une ZNIEFF d'intérêt ornithologique (péril aviaire et protection des espèces)

### « page 167 4.8.4.5. Faune et flore

Ce site englobe une ZNIEFF les étangs de Peyssies et de Bois-de-la-Pierre présentent un intérêt ornithologique certain (superficie cumulée des 2 étangs 20 ha).

### « page 167 4.8.4.6. Paysage

Le paysage du site de Carbonne se compose de trois unités principales :

- la plaine au centre du site au paysage monotone
- les coteaux à proximité du canal de Saint-Martory plus homogènes
- la vallée de la Louge et lac de Peyssies associés, qui constituent des éléments structurants du paysage

La vallée de la Louge constitue l'unité la plus sensible sur le plan paysager. **L'implantation de la plate-forme entraîne une totale destruction de ce site sur environ 5 km »**

ADPi emploie enfin le mot de « **destruction** ».

Soyons réalistes, ce projet détruit de fait des centaines de hérons garde-bœuf nichant sur un îlot au milieu de l'étang ( ZNIEFF de type I ). Il détruit aussi des réserves de chasse. Il détruit la vue d'une vallée à partir des collines. Il détruit également la vie des habitants qui n'auront plus de maison, ni de mairie, ni d'église, ni de cimetière, ni de cave coopérative, ni d'endroit sympathique où ils ont aimé vivre, ils n'auront plus rien.

ADPi décrit administrativement la destruction d'un village d'un pays, pas sur cinq kilomètres mais sur toute une vallée sur une longueur de quarante kilomètres si non plus. Depuis St-Gaudens jusqu'à Toulouse le creux de la vallée ne deviendra plus qu'une pollution technologique.

Une fois, encore, ADPi ne tient pas compte des critères d'ADPi: les ZNIEFF ne doivent pas être incluses dans le périmètre du site : Une fois de plus le site de Peyssies doit être éliminé.

La vallée de la Garonne sera rayée définitivement de la carte des sites remarquables.

## 4 - Le besoin réel peut être couvert par TGV :

### « Page 15 ...2.5.1.5. Potentiel du site :

D'après les informations fournies par la SNCF, la future ligne à grande vitesse permettant de relier Paris à Toulouse en 3h sera réalisée à une échéance similaire à celle de la nouvelle plate-forme aéroportuaire. Or, une étude de l'INRETS a été menée sur la place du réseau des TGV Ouest européens dans le marché du transport de voyageurs. Elle a permis de calculer un taux de chute du trafic aérien consécutif à la mise en service des TGV sur les liaisons avec Paris. La fourchette dans laquelle se situe ce taux est la suivante:

Durée du voyage	2 heures	3 heures
Taux de chute	de 70% à 92%	de 40% à 67%

.....Une estimation de la variation du taux de chute peut donc être évaluée pour chacun des 8 sites en prenant pour base un taux de 50 %, correspondant à la situation de concurrence entre le TGV et l'avion à Blagnac

ADPi parle bien du TGV et montre du doigt les avantages de ce mode de transport pour rejoindre Paris, et les conséquences sur le trafic aérien.

En 2000 le nombre de passagers transportés était de :

- 3 000 000	sur Paris,
- 700 000	lignes intérieures et DOM
- 1 000 000	en international
- <u>500 000</u>	charters et autres vols vacances
- 5 200 000	au total

Si le TGV était actuellement en service sur la liaison Paris Toulouse, le trafic aérien verrait une chute de 50 % aux dires d'ADPi soit :

- 5 200 000	au total en 2000
- <u>- 1 500 000</u>	retiré par le TGV sur Paris,
- 3 700 000	au total

Avec un taux de croissance fort de 3.3% (étude BIPE) en tenant compte du TGV cela donne :

→ 7 080 000 passagers en 2020.

Ces chiffres sont à rapprocher de ceux de la CNAT avec un taux de croissance fort

→ 7 200 000 passagers en 2020.

Se souvenir du chiffre avancé par Setec/Iénair (sans TGV) :

→ 12 000 000 passagers en 2020.

Pour un site comme celui de Carbone il faut aussi tenir compte de son éloignement du centre de Toulouse ainsi que de la saturation de l'A 64 suite à la création d'un aéroport international. Le pourcentage de chute serait plus proche de 70 % que de 50 %.

Tous ces éléments montrent qu'une saturation des installations aéroportuaires de Blagnac est de plus en plus improbable. Ceci en ne tenant compte que de l'arrivée du TGV.

## 5 - Hydrographie

### Compléments et observations faites par un agriculteur riverain du site, Yvon Lasseube

Ce site se trouve à environ 40 kilomètres de la capitale régionale, sur la deuxième terrasse de la Garonne au pied des coteaux du Savès et au cœur de la plaine de la Louge.

La pente moyenne du terrain est de 3,02 m pour mille.

Son altitude moyenne est de 219 mètres

Sa déclinaison à l'axe médian du plan du projet qui nous a été transmis est de 1.50 mètre.

Le bassin versant est traversé par de petits ruisseaux dont les plus importants sont :

#### Gratens :

- Le ruisseau de Pérayne
- Le ruisseau de Peyre
- Le fossé de Bataillé
- Le Canal du moulin

#### Bois de la Pierre :

- le Louget

#### Bérat & Longages :

- Le ruisseau de Gragnon

Sur la rive droite de la Louge, se situe sur la commune de Peyssies : Le canal du Moulin de la Grange ancienne propriété des Abbés de Feuillant au 12<sup>ème</sup> siècle.

La Louge est une rivière issue du plateau de Lannemezan qui après un parcours de 108 km se jette dans la Garonne à Muret.

Cette rivière reçoit sur la commune de Montoussin un important affluent : La Nère.

Sur l'étude du projet d'aéroport, il est fait mention du détournement du lit majeur de la Louge.

Si vouloir détourner mécaniquement le cours d'une rivière est réalisable, nous croyons sincèrement que cela n'est plus raisonnable, car cela a été déjà essayé en 1960 par la direction départementale de l'agriculture en accord avec la municipalité de Peyssies. Ces travaux ont consisté à modifier le cours de la rivière dans son lit majeur. Le résultat ne s'est pas fait attendre et lors d'importantes pluies, la rivière a repris ses droits naturels, son cours initial.

Si le barrage de Charlas, en projet depuis de nombreuses années se réalisait, cette rivière aurait un rôle accru dans le réseau hydrographique régional avec des débits bien plus importants.

Cette zone, comme le reconnaissent les études d'ADPi et les contre expertises d'ITA, est en grande partie inondable. Ici nous allons lister les principales crues observées depuis 50 ans, provenant tant des eaux de la Louge, ou remontant par les ruisseaux, que de celles descendant du bassin versant local ou même d'éboulements du canal de Saint-Martory (1959, 1965, 1976, 1977). Les toponymes évoqués sont situés sur la carte IGN 25.000<sup>e</sup> secteur du Bois de la Pierre ; le fossé du Bataillé est identifié sur la carte IGN au point d'altitude 225.

Année	Mois ou saison	Observations
1955	Juin	Zone inondée jusqu'à Grignan
1971	Février - mars	Inondation à Cantegreille
1977	7 & 8 juillet	Après de violents orages inondation Cantegreille
1978	Printemps	Inondation de la Louge jusqu'à Esquirol
1980	Printemps	Inondation de la Louge jusqu'à Esquirol
1984	Jeudi de l'Ascension	100 mm l'eau jusqu'à Dolin
1988	Printemps et Automne	Après des pluies incessantes, remontée de l'eau de la Louge vers les fossés des RD Cantegreille, La Bordasse et Dollin
1994	31 Août	Orage eau à « Dollin »
1993	23 Septembre	173 mm de pluie par orage, Bataillé fossé
1999	2 juillet	Orage, eau à Dollin
2000	Pentecôte	116 mm de pluie en 45 heures, la Louge remonte jusqu'au fossé Bataillé
2004	10 janvier	40 mm d'eau à Dollin
2004	23 & 24 janvier	12 mm d'eau à Dollin

Les sols situés dans la zone d'emprise du futur aéroport ne sont pas homogènes, de même uniformité, il nous paraît important d'en décrire la nature :

1) Les sols situés sur la rive droite de la Louge sont argileux en surface, graveleux à partir d'un mètre environ avant d'atteindre la nappe phréatique pyrénéenne menant à Toulouse, la quelle mettrait une année pour se déplacer dans le sous- sol ?

2) Sur la rive gauche de la Louge les sols sont limoneux battant « boulbennes » imperméables du fait que la couche arable ne mesure par endroits moins de 30 centimètres ; au-dessous de ce seuil, le Grep empêche toute infiltration des eaux de surface vers la nappe phréatique située à environ 2,50 mètres de profondeur.

Le travail agricole nécessite souvent une bonne connaissance des terres, car lorsque la pluie détrempe avec 10mm d'eau nous sommes obligés d'attendre une quinzaine de jours avant de rentrer dans nos champs. Il a même été nécessaire de récolter avec des moissonneuses équipées de chenilles en 1974, 1992, 1994....

- a) Dans un premier temps il sera nécessaire pour étanchéiser ce site de réaliser une importante opération de déblais sur une profondeur minimum d'un mètre cinquante.
- b) Afin de rendre ce site non inondable, ce qui n'est pas garantissable avec le Canal de Saint Martory situé à moins d'un kilomètre de la première piste, il serait nécessaire de surélever toute la surface du site d'une hauteur moyenne de deux à trois mètres, ce qui représente un volume considérable de remblais à constituer.

## 6 - Résumé des rapports de l'Institut du Transport Aérien pour le Conseil Général 31 rendus publics le 22/12/03

André Cluzet AGCA

### 1) Expertise de l'étude de complémentarité entre Toulouse-Blagnac et les autres plates-formes (55 pages)

(rapport de 2001 remis par IENAIR-SETEC devant aussi évaluer la complémentarité avec la voie ferrée et le potentiel du trafic à l'horizon 2020)

ITA note que dans certaines agglomérations des aéroports militaires ont été partiellement ou totalement transformés en aéroports civils et qu'on ne peut exclure Franczal de l'étude de complémentarité. Il pointe bien sûr la grossière erreur sur la localisation de Saint-Girons qui a été écarté. Il parle d'avalanches de chiffres dont aucune conclusion utile n'est tirée. Il rappelle que plusieurs aéroports ont manifesté leur intérêt à recevoir une partie du trafic (sauf Muret).

Sur les prévisions de trafic, ITA accuse l'étude d'être surtout basée sur les taux de croissance 1989/1999, (très forts entre 1994 et 1999, période bien particulière de déréglementation et de concurrence entre compagnies). Il récuse le choix d'un critère principal, l'évolution du PIB comme base de calculs pour ces prévisions et trouve les méthodes mathématiques employées très rudimentaires, IENAIR-SETEC ayant même du corriger arbitrairement ses propres modèles pour résultats de trafic excessifs et invraisemblables. L'arrivée du TGV n'a pas été prise en compte alors que la ligne sur Paris représente 53 % du trafic actuel.

Pour le fret, il retrouve les mêmes erreurs avec la difficulté supplémentaire de faire des prévisions dans un secteur économique très lié à la stratégie des acteurs.

Sur les axes de coopération inter aéroportuaires, pour des transferts de vols charter ou fret, ITA juge l'étude à refaire complètement.

ITA conclut par des termes forts tels que "étude confuse, embrouillée, fourmillant d'erreurs de calcul, de contradictions" ; le maître d'ouvrage aurait pu refuser de valider un tel document !

### 2) Expertise de l'étude sur l'effet du TGV (35 pages)

L'étude d'IMTrans devait évaluer l'effet du TGV en 2015.

Dans un premier cas avec 55 vols et 4 à 8 TGV quotidiens en 5h08, ITA trouve le trafic aérien surestimé, comme la croissance du PIB. L'offre ferroviaire elle, a été sous-estimée et en conséquence la part de marché prise par le train (12%). IMTrans observe aussi le cas de 45 vols et 25 TGV en 3h06. Le train capterait alors 30 % du trafic aérien sur Paris, ce que valide ITA et qui est proche de ce qui a été observé sur Paris-Marseille.

ITA pense que les études de trafic, incluant l'effet TGV, auraient du précéder toute recherche de nouveau site, qui s'appuie sur une perspective de 11,7 M de passagers en 2020

De plus, l'effet TGV serait supérieur sur un aéroport plus éloigné de la ville que Blagnac. Il ne faut pas exclure une augmentation de la vitesse de ces trains et un contournement de Bordeaux qui viendraient renforcer l'attrait du TGV. A l'horizon 2020/2030, le TGV desservira aussi Lyon, Marseille ou Nice, cet effet serait à calculer. De même, Barcelone en moins de 2h pourrait entrer dans la concurrence des offres.

### 3) Une nouvelle plate-forme aéroportuaire (44 pages)

Etude réalisée par ADPi remise en juillet 2002 basée sur une estimation de près de 12 M de passagers en 2020.

Cette perspective très exagérée devrait remettre en cause le dimensionnement de la recherche d'ADPi. Une seule piste serait suffisante et l'implantation aurait été bien différente. Quid du transfert complet de Blagnac et de la seule charge de celui-ci pour Airbus ?

#### Analyse des critères :

Approbation du choix d'un site de vallée sensiblement plat à l'habitat diffus.

Le rayon de recherche de 50 km paraît très large puisque aujourd'hui le cas du site le plus loin d'une métropole est à Grenoble (39 km). Un rayon de 30 km aurait été préférable.

Le critère qualité de l'espace aérien a été privilégié (300/1000) alors que la gêne au bruit n'est jugée que sur 180 et l'impact sur la population sur 50. Est-il plus difficile de réorganiser l'espace aérien que de déplacer des populations ou leur faire accepter des nuisances ? De plus, un arrêté sur de nouvelles Instructions Techniques pour les Aéroports Civils est en cours de préparation et un nouveau site devrait y satisfaire. ITA essaie de voir l'évolution des résultats dans le cas d'un projet avec une seule piste.

Il s'agit aussi de déterminer précisément si un nouveau site doit servir à délester Blagnac qui garderait sa vocation commerciale (capacité de 5 à 10 M à rechercher) ou bien s'il doit devenir l'unique site, d'une capacité supérieure à 10 M (sans forcément 2 pistes).

#### Analyse des sites :

ITA reprend les comparaisons entre les 8 sites retenus avec les critères suivants marqués par des +, +, =, - ou - - et même R pour un point faible rédhibitoire :

a) éloignement par rapport à Toulouse ; b) position par rapport au flux principal venant du nord ; c) **qualité de l'espace aérien**; d) les réseaux à déplacer; e) impact sur le bâti et les activités; f) milieu physique (eaux, paysage); g) environnement.

#### CARBONNE

a) Situé au sud de Toulouse à 35 km à vol d'oiseau de la Place du Capitole. Le temps d'accès estimé depuis le Capitole est de 14mn supérieur au temps d'accès à l'aéroport de Blagnac, ce qui conduirait à une perte de 11 % de trafic pour l'aérien (notation: -)

b) Site mal placé par rapport au flux de trafic principal pour Toulouse, ce qui se traduit par une augmentation de temps de vol de quelque 5 mn sur ce flux orienté Nord-Sud (notation: -)

c) L'intégration du trafic de cet aéroport dans le système de la circulation aérienne de la TMA de Toulouse pose des problèmes d'interférences avec les trafics de Blagnac et Franczal ainsi qu'avec les zones d'entraînement militaires. De plus, la création de cet aéroport entraînerait la fermeture de l'aérodrome de Muret, ce qui est à priori rédhibitoire (**notation : R**).

d) Le secteur comporte deux lignes EDF THT et HT (notation: -)

e) L'emprise de l'aéroport couvrirait une zone d'habitat peu dense (60 logements recensés correspondant à environ 150 personnes) et ne toucherait que 51 emplois agricoles. Aucune zone d'activité industrielle n'a été recensée sur le site (notation :++)

f) Le site est contraint par une nappe souterraine et une rivière (la Louge), avec **une zone inondable considérable de 377 ha** et 8 points de captage ; de plus, le paysage serait sensible aux déstructurations (**notation : R**).

g) La gêne au bruit ne toucherait que 3 800 personnes en zone rapprochée, mais 34 900 personnes en zone éloignée, ce qui est évidemment plus faible qu'à Blagnac, mais place Carbone en avant-dernière position devant Rabastens (notation: -)

Ce site obtient 2 +, 7 - et 2 R. Les trois principaux handicaps de ce site sont son éloignement de Toulouse, les problèmes de son intégration dans le trafic aérien et la nature de ses sols qui sont en grande partie inondables. Il est donc préférable de ne pas retenir le site de Carbone qui était par ailleurs classé en 6ème position par ADPi.

### CONCLUSION SUR L'ANALYSE DES SITES

Parmi les sites qui n'ont pas d'éléments rédhibitoires, ITA donne le classement suivant :

1er: MAZERES avec 6+ et 5-;  
 2ème: MONTBEQUI avec 4 + et 4-;  
 3ème: CINTGABELLE avec 3 + et 5 -

Le cabinet ITA pense qu'il aurait été préférable de ne présenter dans le rapport final que ces trois sites plutôt que la totalité des huit sites étudiés et trouve par ailleurs l'ensemble de ces sites trop éloignés et non envisageables.

Critères	a	b	c	d	e	f	g	Total +	Total -	Total =	Total R
Sites											
VERDUN	-	++	--	R	+	=	-	3+	4-	1=	1R
MONTBEQUI	--	++	--	=	+	+	=	4+	4-	2=	
FRONTON	--	++	++	=	R	-	+	5+	3-	1=	1R
VACQUIERS	=	++	++	++	R	-	+	7+	1-	1=	1R
RABASTENS	-	++	=	++	-	--	R	4+	4-	1=	1R
CINTGABELLE	--	-	--	=	++	+	=	3+	5-	2=	
MAZERES	--	-	--	=	++	++	++	6+	5-	1=	
CARBONNE	--	-	R	-	++	R	--	2+	6-	0=	2R

L'expertise conclut qu'il aurait fallu mieux fixer les hypothèses de travail, quel trafic, avec ou sans Blagnac, avec un TGV, avec 1 ou 2 pistes. Quant à la méthodologie d'ADPi, ITA ajoute que pour 4 critères une note veto a été définie, mais à un tel niveau qu'aucun site ne l'atteint ; il trouve ces seuils trop bas et que d'autres critères auraient pu y être inclus telle la gêne au bruit en zone rapprochée. La pondération ici subjective des critères aurait pu faire l'objet d'une concertation. Enfin, l'estimation des nuisances sonores a été approximative et la méthode de calcul des populations exposées, rudimentaire.

#### 4) Développement de Muret-Lherm (16 pages)

Etude d'ADPi de mi-2001, pour définir à l'horizon 2015, des complémentarités avec Blagnac, tout en maintenant à Muret l'école de pilotage qui vient de bénéficier d'investissements.

Des trois scénarios envisagés, transfert de 0,5 ou 3 ou 10 M de passagers, ITA ne commentera que le cas des 3 M, les deux autres présentant un faible intérêt. Les comparaisons présentées ne sont pas les plus pertinentes et le cas de Montpellier aurait du figurer. ITA ne voit pas d'incompatibilité

majeure avec Franczal et un coût assez réduit pour une seconde piste de 2500 m. Le critère bruit doit être privilégié : nuisances pour des populations jusque là épargnées, l'activité actuelle soulève déjà des protestations. Un déplacement vers le sud diminuerait le nombre d'habitants touchés. La complémentarité pour obtenir 3 M de passagers et un réel soulagement de Blagnac n'est pas très facile à définir et nécessiterait des transferts, au-delà des vols non réguliers, d'avions de fret ou de compagnies à bas coût.

## 5) Nouvel aéroport dans le grand sud-ouest (13 pages)

ITA partage entièrement les conclusions du BIPE, estimant que la création d'une plateforme internationale entre Toulouse et Bordeaux n'est pas pertinente : trafic potentiel surestimé au départ, deux aéroports existants non complémentaires et non saturés, nécessité de les fermer pour assurer la rentabilité du nouveau site, populations concentrées dans les deux métropoles, site étudié à 30 mn de Bordeaux et 1h30 de Toulouse !

## 6) Prévisions de trafic à l'horizon 2020 (47 pages)

Synthèse de l'étude de l'ITA remise à la CCI de Toulouse en août 2003

Il s'agissait de réactualiser une étude de 1997 faite par l'ITA pour la CCIT qui donnait 6 M de passagers comme scénario le plus probable alors qu'il n'y en a eu que 5,2 M en 2002. ITA a, de son initiative, refait une étude prospective complète. Les 16 variables clés : stratégie des transporteurs, économie mondiale, coûts externes, tourisme régional, modes de vie, aéroports et régionalisation, modes de commercialisation, économie régionale, réseau aéroportuaire, concurrence des aéroports proches, concurrence du TGV, contraintes environnementales, prix moyen du billet, harmonisation européenne, stratégie des tours opérateurs dans la région, vidéoconférence.

Les trafics prévus sur l'aéroport de Toulouse

Scénario	2008	2015	2017	2020
Croissance	7	8.1	8.6	9.6
Tendanciels 1	6.7	7.5	7.8	8.6
<b>Tendanciels 2</b>	<b>6.7</b>	<b>8.1</b>	<b>7.8</b>	<b>8.6</b>
Repli	6.2	7.6	7.5	8

Le plus probable : Scénario tendanciel 2, à **8,6 millions de passagers** en 2020.

Ce scénario intègre le TGV (en 4h15 en 2015 puis 3h en 2017) qui freinerait le trafic aérien sur Paris et une croissance des trafics vers le reste du monde ou la province. Le nombre de mouvements d'avions résulte de ces prévisions en estimant l'évolution du nombre moyen de passagers par vol qui augmenterait, pour donner 93 000 vols commerciaux en 2008 et pas plus de 100 000 en 2020.

## 7) Mesures contre les nuisances de Toulouse-Blagnac

Etude ITA réalisée à la demande du Conseil Général qui prévoit 3 points

- limiter ou supprimer les vols de nuit de 22h ou 23 h à 6 h du matin (4 vols postaux)
- allonger les pistes vers le Nord-Ouest pour décaler les décollages ou atterrissages survolant Toulouse sans modifier ceux à l'autre bout des pistes.
- augmenter la pente de descente de 3° à 3,5° avec des instruments d'aide à l'atterrissage.

## 7 - Vérification des comptes d'ADPi

**Recomptage des maisons et des emplois sur le site de Carbonne**  
par Yvon Lasseube, André Cluzet, Martine Bacquié, Bernard Hellé. (02/04)

Commune	Maisons dans l'emprise aéroport	nombre	+ maisons en zone A du PEB	nombre	emplois	emplois agricoles
Gratens	Mailloles, Lacs	11			1	3
Gratens			Labouille, La Hurgue	8		
Longages	Girousse, Borde de Louge	7				22
Longages	Carnette ... Pelat	11				
Longages			Huguet, Luguét	2		
Longages			Le Rat	1		
Longages			Jésus	1		
Bois de la Pierre	Gratian, Trémoulet	14				
Bois de la Pierre	Breton, Barrière	4				
Bois de la Pierre	Esquirol, Daulin, Lempinet	14				17
Bois de la Pierre	Lotissement...	13				
Bois de la Pierre	Fauron + CAT = 64 chambres +6 log.	16			86	
Bois de la Pierre			Bordasse	3		
Peyssies	Village	48			8	11
Peyssies			Cave	7		
Bérat			Baylac	1		1
Total		138		23	95	54
<b>Maisons à détruire</b>		<b>161</b>			<b>Total emplois</b>	<b>149</b>

Rappelons qu'ADPi avait compté 60 maisons et chiffré 80 bâtiments à indemniser en 2000 ; pour les emplois ils n'avaient estimé que les emplois agricoles (51) au prorata des surfaces (sans compter Gratens), ignorant l'existence de la cave de Peyssies et du CAT du Fauron !

### Des coûts négligés:

ADPi signale qu'il faudra déplacer le cours de la Louge mais n'en tire aucune conséquence financière ou humaine. C'est un nouveau lit qu'il faudra creuser sur 6 km en bouchant l'ancien et en récupérant les eaux des ruisseaux mère ou des fossés : augmentation des surfaces à raser, nombreux surcoûts et encore des familles chassées...

La présence d'une conduite de Gaz sur la commune de Peyssies (de Nazareth aux Lacs) a été oubliée : 4 km de conduite à déplacer (sur d'autres sites, elles ont été mentionnées mais leur déplacement non budgétisé).

Nous ne pouvons et n'osons chiffrer les frais liés à la fermeture de l'aérodrome de Muret-Lherm, où de lourds investissements viennent d'être réalisés, notamment pour l'école de pilotage.

Pour rester dans la comparaison et le cadre de l'étude ADPi, nous nous plaçons dans la situation de l'an 2000, alors que de nombreuses constructions sont venues depuis s'ajouter sur le site.

	Quantité	Prix Unitaire	Montant
coûts fixes FHT Plate-Forme			6 502 000 000
coûts variables prévus			721 641 000
<b>à ajouter :</b>			
maisons site + PEB zone A	40	500 000	20 000 000
Terrassements Louge m3	600 000	80	48 000 000
maisons cours de la Louge	10	500 000	5 000 000
terres Louge ha	30	20 000	600 000
total suppléments			73 600 000
conduite GAZ			
Déplacement aérodrome Muret-Lherm			
aléas et ingénierie 27%			93 472 000
total hors taxes			7 317 113 000
<b>total Francs TTC</b>			<b>8 751 267 148</b>

### Une modification des points ADPi :

L'ensemble de ces recomptages entraîne de nouvelles notes dans l'étude des 8 sites.

Critère	points ADPi sur 1000	nombre ADPi	pourcentage ADPi	nombre 2000	nombre 2004	nouveau pourcentage	écart %	écart points
habitants zone de gêne au bruit éloignée	60	34 900	13	42 640	46 904	-17	13	- 8
impact humain bâtiments	50	80	60	120	161	40	20	- 10
impact économique, emplois	30	51	75	140	149	30	45	- 13
coût du projet FHT	85	7 223	78	7 317		68	9	- 8
								<b>- 39</b>

**Nouveau total points ADPi du site de Carbonne Classement**

**526**

**8e**

## 8 - Conclusions.

Sur le retrait du site de Carbonne, après avoir corrigé les erreurs d'ADPi et après l'application de leurs propres critères :

### **L'abandon du site de Carbonne est nécessaire et légitime.**

Ce dossier insiste particulièrement sur le site de Carbonne, mais en plus du retrait du dit site, il démontre l'inconsistance du travail d'ADPi et met en doute l'intérêt des résultats proposés par ADPi.

Sur le thème général : faut-il un nouvel aéroport sur le proche toulousain, la démonstration faite par les autres collectifs (Ciel Bas, ACNAT, ACAST, etc....) démontrant l'inutilité de ce projet, nous convient absolument et nous trouvons inutile de répéter une nouvelle fois les mêmes arguments, cependant nous voulons soulever quels points :

Le contrôle de la progression du trafic de Toulouse Blagnac et l'application stricte du PEB devrait contenir la nuisance sonore vis à vis des riverains.

Il faut distinguer deux choses : les études incriminées et la politique générale sur le transport.

#### a) Les Etudes :

Le paragraphe 2 de ce dossier de synthèse montre que sur des données facilement mesurables, l'Aéroport De Paris ingénierie a commis des erreurs monumentales, qui ont eu des conséquences considérables sur la suite de cet avant-projet, et qui auraient dû signifier l'élimination du site de Carbonne dès le départ.

Compte tenu que seul ce site a été vérifié par nos soins (sur des points facilement vérifiables et incontestables) il est possible de penser que le reste du dossier sur les sept autres sites a été bâclé de la même manière.

Pour la partie projection sur l'avenir le même doute nous envahit.

Il est clair qu'il faut ne pas tenir compte des sommes importantes qui ont été données pour l'étude d'ADPi et si un avant-projet d'aéroport sur le Toulousain doit être réellement projeté, il faudra recommencer le travail en prenant soin de prendre l'avis :

- Des populations.
- Des associations.
- Des élus.
- Des gestionnaires des aéroports.
- Des gestionnaires des transports ferroviaires.
- Des responsables des transports routiers.
  
- Une politique générale sur les transports, ainsi que des mesures d'accompagnement devront être décidées au plus haut niveau de la nation.
- Une définition précise de l'objet de l'expertise devra être donnée par les instances politiques en charge du dossier.
- L'avis de plusieurs experts compétents et indépendants sur les transports aériens.
- Des experts sur les points particuliers : géomètres, urbanistes, architectes, etc.

On ne traite pas un dossier si important pour la population aussi légèrement comme cela a été fait pour cet avant-projet. Même un avant-projet doit être conçu avec soin et professionnalisme de façon à ne pas proposer des solutions inutiles et irréalisables. Car une fois connu, l'avant-projet devient une épée de Damoclès au-dessus de la tête de la population.

Les expertises doivent servir à conclure un dossier, non pas à semer le doute parmi les élus et les populations jusqu'à la prochaine expertise.

## b) La politique générale sur le transport.

Sur le thème général : faut-il un nouvel aéroport sur le proche toulousain ? Nous pensons avoir pu démontrer l'inutilité de ce projet et la nécessité d'une politique des transports cohérente.

### **L'abandon d'une nouvelle plate-forme aéroportuaire à 50 km de Toulouse est nécessaire et légitime.**

Une grande partie de la progression du nombre de passagers prévus provient des vols internationaux (Europe principalement). L'analyse de la progression de cette partie du trafic doit être faite avec soin.

Si cette progression tient compte de la création d'un « Hub », il faut se méfier car si cette façon de travailler engendre beaucoup de bénéfice financier, elle peut être très négative et entraîner de nombreux risques.

## 9 - Articles de La Dépêche du Midi.

### Mardi 27 janvier : L'aéroport Toulouse – Blagnac multiplie les chantiers

D'ici 2007, deux halls supplémentaires ouvriront afin d'accroître la capacité d'accueil de 2,5 millions de passagers.

Avec un **trafic en légère baisse (-0,6%), l'année 2003** n'est guère révélatrice de la tendance observée, au long terme, sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. «En 1953, on comptait 35 000 passagers. Il y en a 5,3 millions aujourd'hui. Au plan mondial, le transport aérien a été multiplié par 7 entre 1970 et 2000. A Toulouse, il a été multiplié par 12,5», souligne Claude Terrazoni, le président de la CCI, gestionnaire de l'aéroport. En l'absence de TGV, et grâce à la présence d'Airbus à Toulouse, la progression a toujours été supérieure à la moyenne. «Aujourd'hui, le trafic européen est notre point fort: le trafic régulier a augmenté de 10% cette année. Sur la ligne Toulouse-Paris, nous sommes limités: l'idéal serait de revenir à 10 fréquences quotidiennes sur Orly face à Air France, ce qui n'est pas possible aujourd'hui. Notre priorité est donc de développer Roissy, et surtout l'international».

Stratégie payante jusqu'ici. Relié aux principaux hubs européens et multipliant les destinations en Europe (6 en 2003), Toulouse-Blagnac envisage des hypothèses de croissance ambitieuses, mais réalistes au regard de ses résultats.

Si la croissance se poursuit, la plate-forme accueillera 6,5 millions de passagers en 2008, **entre 8,5 et 9 millions en 2020**, puis, en 2030, entre 11 et 12 millions. «Nous avons tenu compte de l'impact d'une ligne TGV à Toulouse, qui effacerait 5 années de croissance pour nous», souligne le directeur de l'aéroport, Jean-Michel Vernhes. «Autrement dit, en 2030, nous serons au bout de nos capacités... A Londres, ils sont sur le point d'agrandir les aéroports d'Heathrow et de Stansted... Il m'arrive de rêver d'une situation à l'anglaise...» glisse Claude Terrazoni.

La perspective d'une plate-forme en croissance régulière ne fait sans doute pas rêver tous les riverains, même si la stabilité du trafic s'accompagne d'une **baisse du nombre de mouvements d'avions** commerciaux, diminution due, depuis 2001, à l'utilisation par les compagnies aériennes d'appareils de plus grande capacité. En 2003, 78437 mouvements ont été comptabilisés, soit une chute de 5% par rapport à 2002, et un niveau comparable à celui de 1998. Dans le même temps, le trafic fret signe une croissance absolument régulière (1% en 2003), la contraction du trafic postal étant compensée par l'activité constructeurs (Airbus) et du fret express. Aujourd'hui, Toulouse-Blagnac est le premier aéroport de province pour cette activité, amenée à croître fortement à l'avenir.

La montée en puissance de l'aéroport s'exprime toutefois dans le calendrier des travaux. L'aménagement du hall zéro, qui ouvrira en juin, accroîtra sa capacité de 700 000 passagers supplémentaires et nécessitera un investissement de 15 M €.

Le hall 3 sera réalisé entre fin 2005 et 2007. Il coûtera 75 M € et permettra d'accueillir 1,8 millions de passagers supplémentaires.

Christian Chaumerliac

### 25 janvier : Rencontre. Le Préfet a répondu aux interrogations des conseillers généraux lors de la traditionnelle séance des questions au représentant de l'Etat.

#### **Deuxième aéroport : le projet n'est pas enterré**

Si désormais l'état s'accorde à reconnaître officiellement que l'hypothèse d'un nouvel aéroport n'est pas envisageable dans les années 2015-2020, il n'a pas renoncé pour autant à pousser plus loin la réflexion et les études à l'horizon 2030-2050 . Ce qui a fait, sourire dans un premier temps puis réagir Pierre Izard au nom des conseillers généraux qui vendredi matin recevaient Jean Daubigny préfet de région.

Pour le représentant de l'état, ces nouvelles études s'inscrivent dans une démarche de précaution. «Quelle sera l'évolution du transport aérien après 2030 lorsque sera amorti l'impact du TGV... Qui peut le dire aujourd'hui ? C'est donc **une réflexion utile avertit Jean Daubigny**.

Elle prolonge les études désormais engagées sur la complémentarité avec les aéroports régionaux et les conséquences sur l'engorgement de l'aéroport de Blagnac de la mise en service d'une liaison ferroviaire à grande vitesse Toulouse-Paris en 3 h 06 en 2015». Car telle est aujourd'hui la priorité, ainsi que la lutte intensifiée contre les nuisances sonores autour de l'aéroport.

«Ce qui nous donne raison d'avoir commandité une expertise», clame Pierre Izard qui n'a toujours pas digéré les critiques des présidents de la Chambre de commerce et du conseil économique et social à propos des prises de position anti-nouvel aéroport de la majorité du conseil général. Evidemment, les conseillers généraux se sont également montrés très attentifs à l'évolution des chantiers routiers.

Jean-Pierre Roland

---

## 29 janvier : Projet de 2e aéroport. Le ministre des Transports n'est pas pressé. De Robien: «Pas d'urgence»

«Il n'y a pour l'instant aucune urgence à prendre une décision ni à organiser un débat public sur la création d'un nouvel aéroport en région toulousaine.» conclut Gilles de Robien, ministre des Transports dans un courrier parvenu, mardi, à Didier Cujives, maire de Paulhac, ancien porte-parole du collectif C-PANNET qui lui avait adressé le compte-rendu de la «contribution citoyenne» sur le projet d'aéroport.

Gilles de Robien écrit aussi : «A l'issue de la première phase de concertation, la réflexion prospective sera engagée sans précipitation. Parmi les questions soulevées : l'impact sur le trafic aérien du projet de desserte ferroviaire à grande vitesse de Toulouse, les besoins en déplacements en région toulousaine à long terme, les conséquences sur l'aménagement urbain de Toulouse et des communes voisines, d'un maintien des activités sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac.»

Le ministre évoque aussi la compatibilité entre les choix concernant les projets ferroviaire et aéroportuaire et il assure que les éclairages fournis par la contre-expertise du conseil régional seront «pris en compte». Didier Cujives y voit un «renoncement» du projet d'aéroport et une «victoire du bon sens». Le maire de Paulhac a relevé plusieurs déclarations récentes:» Le nouveau directeur régional d'Air France annonce que **sa compagnie n'est pas intéressée par un nouveau hub** en France.. Jean-Michel Vernhes, directeur de l'aéroport annonce un **trafic de 11 à 12 millions de passagers en 2030....Or, l'an dernier, on annonçait ce trafic à l'horizon 2015** pour justifier un nouvel aéroport.»

«La saturation de Blagnac se situe maintenant en 2030. Comment envisager ce que seront nos modes de déplacement et notre mode de vie..»

«Il faut se mobiliser pour soutenir le projet de TGV. A l'écoute des populations dérangées par le bruit de Toulouse-Blagnac, je milite pour l'interdiction des vols de nuit et pour un transfert de trafic sur d'autres aéroports.»

Henri BEULAY

---

## 10/02/2004 : Le Premier ministre l'a promis lors du dernier comité interministériel sur l'aménagement du territoire, **il y aura débat sur le TGV et l'aéroport**

Le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin l'a promis lors du comité interministériel sur l'aménagement du territoire CIATI, du 18 décembre à Paris L'information est confirmée par le ministère des Transports : **Un débat public sera organisé en 2005 sur le thème «des dessertes multimodales de Toulouse par mode rapide»**. En clair, la consultation portera sur la future liaison TGV entre Toulouse et la capitale et par voie de conséquence sur l'avenir du trafic de l'aéroport Toulouse-Blagnac.

Compte tenu de l'importance de l'enjeu financier, la saisine de la commission nationale des débats publics est une étape incontournable dans la procédure de création de la liaison TGV Toulouse - Paris. Quant au volet aérien, il portera sur **l'opportunité de créer un nouvel aéroport. Et sur l'éventuelle localisation de cette seconde plateforme**, précise-t-on en substance au ministère des Transports. Un ministère où on s'est **donné une année pour préparer les dossiers d'information** qui serviront de base aux travaux de la commission.

Que peut-on attendre localement du débat public qui se déroulera courant 2005?

Avant même d'avoir été lancée, cette concertation officielle apporte au moins une réponse claire à tous ceux qui croyaient le débat sur le deuxième aéroport définitivement clos et la création de la liaison TGV Toulouse - Paris définitivement acquise, «**elle montre qu'aucune possibilité n'est pour le moment fermée**», précise un conseiller du ministre des Transports Gilles de Robien.

Rien n'est donc encore joué, au grand dam des opposants au projet de deuxième aéroport. «Très affecté» par cette information Didier Cujives, ex porte-parole du collectif C-PANET, s'étonne «que le projet de deuxième aéroport soit toujours d'actualité alors que j'ai reçu le 20 janvier une lettre dans laquelle le ministre des Transports m'affirme qu'il n'y a pas urgence à ouvrir le débat».

Réaction nettement plus positive au collectif contre les nuisances sonores, où la présidente affiche sa satisfaction «car il nous semble très important que tout le monde puisse enfin s'exprimer sur cette question cruciale». Pour Chantal Demander, «il est temps de préparer les esprits à l'idée qu'il y aura peut-être un jour une autre plate-forme aéroportuaire à Toulouse». Le débat qui s'engagera en 2005 aura sans doute des airs de déjà vu.

Bernard Davodeau

---

Février : LE DÉBAT : Aéroport: urbanisme gelé mais trafic sans limites:  
En dépit du refus d'une majorité de communes et d'associations, le nouveau plan d'exposition au bruit de la plate-forme Toulouse-Blagnac est entré en vigueur.

Le 18 novembre dernier, la préfecture de la Haute-Garonne a promulgué l'arrêté d'entrée en application du nouveau plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Toulouse-Blagnac. **Ce plan qui limite ou interdit la construction aux abords de l'aéroport est pour le moment appliqué par anticipation.** Pour être définitivement validé, il devra être soumis à enquête publique avant le 31 décembre 2005. Il s'agit donc d'une mesure d'urgence qui justifie aux yeux du préfet de passer outre le refus opposé par la majorité des communes - dont Toulouse - et des associations qui se sont prononcées au sein de la commission consultative de l'environnement en septembre et octobre 2003.

Lors de ces consultations, la mairie de Toulouse avait posé en préalable à tout accord sur le PEB, la suppression des vols de nuit et la limitation du trafic de l'aéroport à 140 000 rotations au lieu des 175 000 prévues à l'horizon 2020. Pour justifier leur refus de valider le plan, les communes du Sivom de Blagnac avaient de leur côté contesté le contour de certaines des zones limitant l'urbanisme dans le périmètre de nuisance de l'aéroport.

Les associations de riverains redoutaient enfin de donner leur accord à un plan qui valide implicitement la croissance de l'activité de l'aéroport jusqu'à 175 000 rotations par an dans vingt ans. «Après les aéroports parisiens, l'aéroport de Toulouse - Blagnac est l'aéroport de France qui concentre le plus grand nombre d'habitants et de maisons dans sa zone de nuisances sonores. Il était donc urgent de mettre en place un PEB contraignant pour geler l'urbanisation et éviter que de nouveaux habitants ne viennent s'installer sur ces zones», explique Christophe Mirmand, secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne pour justifier ce «passage en force».

Mis en place pour limiter l'urbanisation des zones soumises aux bruits des avions, les PEB n'ont en revanche pas mission de limiter l'activité des aéroports, précise-t-on en substance à la préfecture. Toutefois, nuance le secrétaire général, «L'Etat n'a pas donné un chèque en blanc à la poursuite du développement de Toulouse-Blagnac jusqu'à 175 000 rotations par an. Il est bien évident que l'aéroport est imbriqué dans un environnement urbain tellement dense que le seuil de tolérance des riverains est déjà critique avec 100 000 rotations. Il est urgent de prendre en compte cette contrainte et de relancer la réflexion engagée en 1999/2000 dans le cadre du contrat de plan Etat-région sur la perspective de créer une nouvelle plate-forme aéroportuaire».

En attendant, pour les autorités préfectorales, les 175 000 rotations à l'horizon 2020 ne sont qu'une hypothèse de travail. Sera-t-elle vérifiée ? «Peut-être que d'ici là, le trafic va ralentir de lui-même, ou qu'il sera effectivement limité par l'Etat. A moins que la future concurrence du TGV ne joue son rôle de régulateur», imagine Christophe Mirmand.

Bernard Davodeau

## 10 - Commentaires sur ces articles:

Il est à remarquer que le point fort de Toulouse Blagnac est le trafic européen en augmentation de 10 % cette année, que sur Paris « nous sommes limités », dit le président de la CCI.

En 2005 la capacité de l'aéroport sera de 6 000 000 passagers.

En 2007 la capacité de l'aéroport sera de 7 800 000 passagers.

Etant donné que la création d'un hub sur Toulouse Blagnac est plus que très improbable, comment faire progresser le nombre de passagers européens de plus de 10 % par an. Ces même passagers représente 20 à 30 % du trafic actuel, ceux de Paris touchés par l'arrivée du TGV en représentent près de 60 %.

La progression du trafic envisagée par l'Aéroport de Toulouse-Blagnac nous semble bien optimiste.

« ... Avec un trafic en légère baisse (-0,6%), l'année 2003 n'est guère révélatrice de la tendance observée, au long terme, sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. «En 1953, on comptait 35 000 passagers. Il y en a 5,3 millions aujourd'hui.

En 2003, 78 437 mouvements ont été comptabilisés, soit une chute de 5% par rapport à 2002, et un niveau comparable à celui de 1998...»

Remarquons que la tendance est à la stabilité sur 6 ans (1998) pour les mouvements d'avions et depuis 4 ans (2000) pour le nombre de passagers. Il vrai si l'on prend la progression sur les 50 dernières années on arriverait à 15 000 000 de passagers en 2020, 50 ans c'est bien du long terme, il peut tout arriver !

Les prévisions d'ITA tiennent compte d'une crise d'un an en 2010, et si elle durait 5 ans combien de passagers en 2020 ? 7 000 000 au lieu de 8 600 000 passagers ?

Avec l'arrivée du TGV vers 2016, la capacité obtenue en 2007 sera suffisante jusqu'en 2020.

Ne pas oublier que les perspectives dixit SETEC ECONOMIE mars 2001 page 159 (Etude de complémentarité Aéroport de Toulouse-Blagnac.) donnaient en 2005 => 8 500 000 passagers.

En moins de trois ans Toulouse a perdu **2 500 000 passagers virtuels**. Faire des perspectives c'est bien mais il semble que l'exactitude ne soit pas au rendez-vous.

Espérer savoir combien il y aura de passagers en 2030 nous semble présomptueux, essayer de trouver des solutions pour maîtriser les nuisances autour d'un aéroport ainsi que de diversifier les offres de transport, semble plus réaliste.

## Reculer pour mieux sauter

Le projet d'aéroport pour 2015 - 2020 n'est pas envisageable d'après le préfet.

Mais...entre 2020 et 2050 il faut voir... ..

### Le rapport d'ITA est clair sur plusieurs points :

- Le nouvel aéroport doit être à moins de 30 km du centre de Toulouse
- Doit posséder une piste de 3 000 m (plus tard 4 000 m), pour mieux s'insérer le plus près possible de Toulouse.
- Le nombre de personnes situées dans les zones de bruit devra être le plus faible possible.
- Un consensus avec les élus et la population devra être obtenu.

### Et moins clair sur d'autres :

- Faut-il créer une plate-forme de 5 à 10 millions de passagers en complémentarité de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac.
- Le seuil de saturation de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac est-il déterminé par les nuisances sonores ?
- Il semblerait qu'avec des mesures strictes pour diminuer les nuisances de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac ce seuil serait près des huit millions de passagers et pour uniquement les problèmes techniques ce serait plutôt quinze millions de passagers.

### Réflexions des décideurs, si l'on prend en compte les conseils d'ITA :

- Ne sachant pas quel sera l'avenir de Blagnac, faut-il réserver un site (en gelant la vente des terres et en empêchant la construction dans les zones de bruit) ?
- Cet état de fait pourrait durer de 15 à 30 ans suivant la saturation réelle de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac, et dans le cas où un nouvel aéroport serait inutile, on pourrait en faire une ZAC, ZUP ou autre.
- Le gros problème : comment faire passer la pilule : **désertification** de quatre ou cinq communes à moins de trente kilomètres du centre de Toulouse pendant 15 à 30 ans.

## Autre scénario où il est urgent d'attendre :

### Etude sur le trafic de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac en 2010

- Les travaux de la Ligne à Grande Vitesse pour le TGV seront bien avancés.
- Depuis les dernières études de 2003, les sept années passées permettront de voir si la réalité colle avec les prévisions d'ITA.
- Une distance de 15 à 20 ans avant le début de la construction d'une nouvelle plate-forme est un minimum raisonnable.

### Les questions de 2003 seront de nouveau posées :

Si les prévisions de 2003 d'ITA sont justes et que le trafic n'atteint que 8 à 9 millions de passagers en 2015 et 12 millions pour 2030.

- Faut-il supprimer l'Aéroport de Toulouse-Blagnac ?
- Les nuisances dues à l'Aéroport de Toulouse-Blagnac se seront-elles aggravées en sept ans ?
- Est-il toujours impératif de construire à 30 km au maximum de Toulouse ?
- Entre 2003 et 2010 l'agglomération de Toulouse s'est largement étendue, ce qui rend difficile l'implantation à 30 km de Toulouse.
- Retour sur des sites situés à moins de 50 kilomètres de Toulouse.

## Balle au centre

Le déroulement de la première vague d'expertises :

- Les deux meilleurs sites éliminés par le refus de la population.
- Les six autres sites mis à mal par l'expertise d'ITA (Institut du Transport Aérien).
- L'exagération du trafic en 2002 également mis à mal par l'expertise d'ITA.
- La possibilité d'avoir une Ligne à Grande Vitesse pour le TGV en 2016.

Amène la saisine de la commission nationale des débats publics, ce qui est une étape incontournable dans la procédure de création de la liaison TGV Toulouse - Paris. Quant au volet aérien, il portera sur l'opportunité de créer un nouvel aéroport, et sur l'éventuelle localisation de cette seconde plate-forme.

Voilà, tout est à refaire, nous devons maintenant expliquer à nos décideurs, qui veulent bien nous donner la parole en 2005, pour que nous répétions de nouveau ce que nous pensons de la situation :

- Il faut au maximum éloigner les nuisances autour de Toulouse-Blagnac quitte à faire respecter un PEB (Plan d'Exposition au Bruit) très sévère pour 175 000 mouvements par an et dans la réalité tout faire pour bloquer les mouvements des avions à 100 000 par an.
- Faire venir le plus rapidement possible le TGV sur Toulouse, son arrivée doit provoquer une baisse du trafic sur l'aéroport de Toulouse Blagnac de 30 % ou plus sur l'ensemble du trafic.
- Et faire une évaluation sur le seuil de trafic à ne pas dépasser sur Toulouse-Blagnac pour limiter la gêne des riverains et sur le trafic qui sera acceptable en tenant compte d'un réseau de TGV reliant ensemble Paris, Bordeaux, Toulouse, Perpignan, Marseille, Lyon, Barcelone...

Le tout route et avion est une solution inadéquate.

Il faut que toutes les forces anti-nouvel aéroport se mobilisent ensemble, nous avons à expliquer nos points de vue, les démontrer et nous faire appuyer par la population.

Pour nous il est évident qu'il faut empêcher toutes les constructions nouvelles autour d'un aéroport, qu'il soit ancien, ou nouveau, quitte à dédommager grassement les communes qui verraient leurs expansions limitées. Et bien sûr ne pas profiter de l'espace libre pour agrandir la taille de l'aéroport.

Le coût des nuisances des transports, quels qu'ils soient, doit être répercuté sur les usagers ou sur l'État mais aucunement sur les riverains seuls.