

## **PROBLEMATIQUE AEROPORTUAIRE ET CONCURRENCE TGV – AVION**

La présente fiche rappelle dans un premier temps les études engagées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région actuel sur l'avenir de la plate-forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac et la concertation qui en a résulté en 2003 ; elle rappelle par ailleurs les principales positions exprimées à cette occasion par les acteurs de la région.

Elle donne ensuite quelques informations sur la poursuite actuelle des études par l'Etat, et enfin quelques éclairages sur le développement de l'activité aérienne de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et du TGV.

Est annexé à la présente fiche, une note établie par la DTT – conjointement avec la DGAC – visant à cadrer les aspects d'intermodalité entre le trafic aérien et TGV, d'abord au niveau national, puis en région toulousaine.

### **1) Rappel : réflexions préliminaires sur « l'avenir de la plate forme aérienne régionale »**

Au cours de la décennie 1990, la desserte aérienne de la région toulousaine a connu une très forte croissance, supérieure à celle observée pour les autres grandes métropoles régionales. Le nombre de passagers accueilli est passé de 3 Millions de passagers en 1990 à 5.35 Millions en 2000, et dans le même temps, le nombre de mouvements d'avions a enregistré une croissance de 130 %. La situation de l'aéroport de Toulouse Blagnac, à proximité de zones fortement urbanisées, a donc conduit, notamment pour des raisons environnementales, à s'interroger sur les conditions de la poursuite de son développement à très long terme.

Dans le cadre du contrat de plan Etat – Région 2000 / 2006, auquel se sont joints le Conseil Général de Haute-Garonne et la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, un programme d'études préliminaires a été lancé, et réalisé pour l'essentiel en 2001, soit avant les différents évènements qui ont bouleversé l'activité du transport aérien (attentat du WTC à New York, crise économique, épidémie de SRAS, ...). Les résultats de ces réflexions préliminaires et notamment l'identification de sites potentiels pour l'implantation d'une éventuelle nouvelle plate-forme aéroportuaire à long terme, ont fait l'objet d'une présentation publique en janvier 2003 suivie d'une période de concertation de 5 mois, entraînant de vives réactions ainsi qu'une forte mobilisation locale en faveur de la ligne TGV.

## **2) Les principales positions exprimées :**

Le Président du Conseil Général de Haute-Garonne a vivement critiqué les résultats de ces études. Après avoir fait procéder à une « contre-expertise », le Conseil général a adopté une délibération le 22 décembre 2003 rejetant le principe de création à terme d'une éventuelle nouvelle plate forme aéroportuaire.

Le Conseil Régional a souhaité approfondir les potentialités offertes par les autres aéroports de la région, et indiqué qu'une éventuelle nouvelle plate-forme, sans se prononcer sur son opportunité, devrait être située dans un rayon supérieur à 70 km de Toulouse.

Le Conseil municipal de Toulouse a pris plusieurs délibérations demandant la réservation dès maintenant, d'un site localisé à moins de 40 – 50 km de Toulouse, susceptible d'accueillir à terme, un éventuel nouvel aéroport.

Le Président de la CCIT a indiqué qu'il était important que les réflexions sur un deuxième aéroport et les décisions correspondantes soient menées en temps voulu de façon à permettre le développement économique de la région.

Au niveau ministériel, le Ministre et le Secrétaire d'Etat aux transports ont à plusieurs reprises précisé qu'aucune décision concernant l'aménagement d'une nouvelle plate-forme en région toulousaine ne serait prise sans qu'un consensus ait été dégagé avec les collectivités concernées, et qu'en tout état de cause, aucun aéroport ne serait implanté sur un territoire viticole reconnu par une appellation contrôlée. *(déclaration de M. Bussereau le 07.04.03 à Montauban : pas d'implantation d'aéroport dans le Frontonnais ; courrier de M. de Robien à M. Cujives du 20.01.04 : la réflexion prospective engagée sera poursuivie sans précipitation...il n'y a pas urgence à prendre une décision ni à organiser un débat public sur la création d'un nouvel aéroport ...un tel débat ne saurait être ouvert sans un consensus des principales collectivités territoriales sur l'opportunité... ; courrier cabinet du ministre du 30.08.04 ...)*

## **3) La poursuite des réflexions :**

L'Etat continue de mener des études, désormais davantage axées sur l'opportunité d'une future plate-forme aéroportuaire. C'est dans ce contexte que des études complémentaires ont été récemment lancées, l'une concernant les prévisions de trafic aérien à long terme, compte tenu notamment de la prise en considération de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, et l'autre concernant l'évolution de la situation environnementale à long terme de l'aéroport de Toulouse Blagnac. Les résultats de ces nouvelles études seront disponibles cette année.

## **4) Développement de l'activité aérienne et TGV :**

En 2004, le trafic de l'aéroport de Toulouse Blagnac a été de 5.6 millions de passagers (croissance : +5.8 %), dont 2.9 millions vers Paris (Orly + CDG). Globalement le trafic de l'aéroport se répartit à 70 % en trafic national, et 30 % en trafic international.

On observe actuellement une croissance beaucoup plus forte sur l'international (+ 14.7 % en 2004), que sur le national (+ 1.6 %).

La concurrence du TGV concerne principalement les liaisons vers Paris, le report de l'aérien vers le fer étant évalué par RFF à environ 700 000 passagers à l'horizon 2020. L'impact est estimé moins important que sur d'autres liaisons comparables comme Marseille / Paris, en raison notamment d'une typologie différente de la clientèle. Les nouvelles études en cours, devraient permettre d'affiner ces estimations de l'impact TGV sur le trafic aérien de l'aéroport de Toulouse.

Les autres liaisons aériennes à fort développement, en particulier vers l'Europe ou l'Afrique du Nord, devraient donc permettre à l'aéroport de Toulouse de continuer à enregistrer sur le long terme, une croissance relativement soutenue.

**De façon générale, la position des différents acteurs ne consiste pas à opposer le mode aérien et le mode ferré, mais bien au contraire à considérer que l'un et l'autre sont indispensables au développement de la région.**