

PRÉFET DE LA REGION MIDI-PYRENEES

Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement

Toulouse, le 6 FEV. 2013

Affaire suivie par [REDACTED]

Téléphone : [REDACTED]  
Télécopie : [REDACTED]  
Courriel : [REDACTED]  
@developpement-durable.gouv.fr



Monsieur le Président,

Par courrier du 25 septembre 2012, vous m'informez que les élus des intercommunalités de Saverdun-Pamiers-Varilhes-Foix et Tarascon sur Ariège ont engagé l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de la Vallée de l'Ariège à l'horizon 2032.

Dans ce cadre, vous m'interrogez sur les dernières réflexions et décisions concernant le transfert de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et l'opportunité de relancer une réflexion sur le site de la Basse Ariège.

Un important programme d'études préliminaires a été conduit dans le cadre du CPER 2000-2006 afin d'évaluer les échéances de saturation de la plate-forme aéroportuaire et étudier les différents scénarios alternatifs pour le long terme. Une synthèse de ces réflexions a été présentée en février 2006 par le préfet de région, préfet de la Haute-Garonne, aux responsables des différentes collectivités (Conseil Régional, Conseil Général de Haute-Garonne, Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse) ainsi qu'au président de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Toulouse. Les positions exprimées montrent l'absence d'un consensus pour la recherche d'un nouveau site.

Depuis, de nouveaux éléments sont apparus et doivent être pris en considération.

L'évolution actuelle du trafic de Toulouse-Blagnac montre une progression des mouvements d'avions, et donc des nuisances, plus modérée que celle initialement envisagée. En effet, le trafic enregistré sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac depuis 10 ans fait apparaître une forte évolution de l'emport des avions se traduisant par un nombre de mouvements moins important que prévu. Ainsi, entre 2001 et 2011, le trafic passagers est passé de 5,2 millions de passagers à 7 millions de passagers alors que le nombre de mouvements a décliné de 86 000 à 85 000, l'emport par mouvement passant au cours de la même période de 61 à 83 passagers en moyenne par avion.

La sensibilité environnementale du site de Toulouse-Blagnac a donné lieu en 2011 à des restrictions d'exploitation des vols de nuit. L'amélioration des conditions de vie en période nocturne constitue un facteur important dans l'acceptation de l'aéroport par les populations riveraines. Ces améliorations, combinées à l'effort continu d'amélioration des performances acoustiques des avions de nouvelle génération, permettent de penser que le développement du trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac restera cohérent avec le Plan d'Exposition au Bruit actuel.

Enfin, l'ouverture depuis le 1er janvier 2011 de l'aérodrome de Toulouse Francazal au trafic aéronautique civil et militaire soulage la fréquentation de Toulouse Blagnac.

L'hypothèse d'une saturation de l'aéroport envisagée par le passé, n'est plus d'actualité.

Enfin, le projet de lignes ferroviaires à grande vitesse entre Paris et Toulouse (Tours-Bordeaux, puis Bordeaux-Toulouse) se poursuit normalement.

Aucune relance d'une réflexion sur un nouveau site aéroportuaire n'est donc aujourd'hui justifiée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le préfet de région,

  
Le Préfet de Région  
Henri-Michel COMET

Monsieur Roger SICRE  
Président du Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège  
SCOT Vallée de l'Ariège  
Parc Technologique Delta Sud  
09340 VERNIOLLE