



Association Contre un Nouvel Aéroport Toulousain

Depuis **Janvier 2003** le projet d'un nouvel aéroport « toulousain » est au cœur des préoccupations des élus et des citoyens de notre région.

Et à juste titre: il constituerait un **bouleversement irrémédiable et catastrophique des équilibres humains, sociaux, économiques et environnementaux de nos pays.**

Paradoxalement, il est très difficile d'avoir des informations exactes sur une affaire d'une telle importance; au contraire, les rumeurs les plus fantaisistes circulent tour à tour, et sont parfois reçues comme des certitudes.

La plus folle de ces rumeurs étant d'ailleurs que *le projet* serait enterré!

Commençons donc par tordre le cou de cette rumeur...

La vérité est que le projet d'un nouvel aéroport pour la périphérie toulousaine est toujours d'une pénible actualité et que ses partisans continuent, d'une façon ou d'une autre, de le pousser avec toute leur énergie.

Quoi que vous entendiez dire par "des gens bien informés", n'en croyez donc rien: la même menace pèse toujours sur nos projets de vie.

Une preuve?

Le 8 février 2006, la Préfecture de Région a rendu publiques les deux dernières études que l'Etat a consacrées à cette question: l'une pour les prévisions de trafic sur l'aéroport de Blagnac à l'échéance de 2030; l'autre pour ses capacités d'accueil et sur son "environnement" (voies de communications, circulation routière, accès, aérogares, parkings, qualité de l'air, de l'eau, bruit, etc...).

Enterré, le projet?

Une autre?

Le 12 Octobre 2006 un grand groupe de presse a organisé un débat sur ce thème: c'était le forum MPS.

Devant une foule de décideurs, d'industriels, d'agents économiques et d'élus qui venaient de débattre de ces questions en plusieurs Tables rondes (l'ACNAT y était), les Grands élus et représentants de l'Etat ont pris la parole sur ce sujet.

On a ainsi pu entendre, notamment, Mr M. Malvy, Président de la Région Midi Pyrénées; Mr P. Izard, Président du Conseil Général de Haute Garonne, Mr JM Baylet, Président du Conseil Général de Tarn & Garonne, qui se sont vigoureusement prononcés contre ce projet.

A l'inverse, le Préfet de Région de l'époque et JL Moudenc, le maire de Toulouse, y ont l'un et l'autre réaffirmé la nécessité de procéder à des réserves foncières.

Enterré, le projet?

Une autre encore ?

Été 2007 : des élus locaux affectent d'ignorer l'aspect le moins contestable du dossier : l'inutilité à long terme d'un nouvel aéroport. Ils méprisent les mouvements les plus profonds de la démocratie participative qui se sont manifestés

contre ce projet, et prétendent encore devoir se « préparer à accueillir » ce futur aéroport en constituant des réserves foncières (le fameux « gel des terres »).

Enterré le projet ?

Non...

C'est pourquoi LA LUTTE CONTINUE ! Car La vérité est que le projet de nouvel aéroport est toujours d'actualité : rien n'a été « enterré », rien n'est définitivement acquis... Sous un autre nom et d'autres « champions » c'est toujours la même menace, le même danger ...

Ce document est destiné à en mettre « en perspective » les principaux éléments. Il ne peut pas et ne veut pas être exhaustif ; il doit seulement permettre au lecteur qui découvre cette question de pouvoir s'en faire une idée assez complète et synthétique pour éclairer son choix : celui de dire NON à cet aéroport inutile...

Voilà donc une information parfaitement claire et aisément vérifiable pour encourager votre lecture et soutenir votre intérêt :

le projet d'un nouvel aéroport est toujours d'actualité.

Pourquoi les partisans d'un nouvel aéroport sont ils si acharnés à l'obtenir?

Dans un tout premier temps, ils ont invoqué les nécessités du trafic aérien et ils ont trouvé commode de prétendre que d'importantes créations d'emplois y seraient associées... Ce n'était bien sûr pas les vraies raisons, mais beaucoup y ont cru, un moment... Jusqu'à ce qu'ils découvrent qu'en vérité le bilan social d'une telle implantation était très loin d'être réconfortant !

Il n'y a pas à forcer les chiffres pour se rendre compte, au contraire, qu'un *nouvel* aéroport, qui conduirait évidemment à fermer Blagnac, ferait disparaître davantage d'emplois durables et qualifiés qu'il n'en créerait ([V. sur ce site, le Chapitre Etudes et Commentaires](#)). Il n'y a plus aujourd'hui que quelques dinosaures des affaires pour confondre ainsi Révolution industrielle et Développement durable...

Lamentable mais insignifiant.

En réalité les partisans d'un nouvel aéroport ont deux raisons simples de s'en faire les apôtres : l'une électorale, l'autre financière.

La raison électorale.

Les riverains de l'aéroport de Blagnac se plaignent depuis longtemps du bruit que les avions font, jour et nuit, au-dessus de leur tête. On les comprend.

La municipalité de Toulouse entend ces doléances, et elle les accueille avec des paroles généreuses: *"Nous pensons à ces pauvres riverains, exposés à toutes ces nuisances, à ce bruit: leur vie est intenable, il faut faire quelque chose..."*

Les riverains sont-ils dupes? Pas tous... Quelques uns ont compris qu'il y a du mépris dans cette compassion de façade.

La preuve?

Lorsqu'il a fallu déterminer autour de Blagnac les zones dans lesquelles le bruit était trop fort pour que des gens puissent y vivre (le **Plan d'Exposition au Bruit**, ou **PEB**), la ville de Toulouse a fait en sorte que *les indices les moins protecteurs* soient adoptés **pour que son projet d'urbanisme (le Grand Projet de Ville) n'en soit pas trop contrarié.**

C'est la **Commission d'Enquête sur le projet de révision du PEB** qui le dit (*Rapport de la Commission d'enquête, p. 8; V. sur ce site Chapitre "Le contexte du Dossier"*).

Une autre?

Le plus simple et le plus rapide pour soulager les riverains serait évidemment de supprimer les vols de nuit, de modifier les angles d'atterrissage et de décollage, de financer une insonorisation efficace des appartements et des maisons, de permettre à ceux qui veulent partir de le faire sans se ruiner.

Toutes ces mesures sont réalistes, elles ne demandent que de vouloir le faire. Les financements, en particulier, existent. **Le Conseil Général de la Haute Garonne** a même proposé de racheter à leur prix les maisons de ceux qui voudraient aller s'installer ailleurs. Mais ceux qui devraient mettre en œuvre ces mesures se font tirer l'oreille ou les ont longtemps refusées (leur accord ne date que du 21 Septembre 2007)...

Pourquoi?

Parce qu'il suffit, pour se concilier les faveurs de ceux qui vivent dans le bruit, de leur promettre qu'ils en seront débarrassés: *"dormez tranquilles braves gens, on va mettre votre aéroport et ses nuisances ailleurs: chez les autres"...*

Les autres: c'est nous... C'est vous...

Le mécontentement des riverains continue ainsi d'être exploité en faveur d'une grande opération immobilière financière et foncière: le GPV (Grand Projet de Ville).

Le GPV : la raison financière et foncière de vouloir délocaliser Blagnac

Ce fameux **PEB**, dont on vient de parler, est une norme d'urbanisme qui existe partout où il y a un aéroport. Là où il y a trop de bruit, il interdit de construire; là où il y en a moins, il permet d'aménager l'habitat à condition de ne pas augmenter le nombre d'habitants, plus loin on pourra construire, mais en respectant des normes d'isolation sévères, etc...

Le PEB impose donc des bornes et de lourdes contraintes aux projets immobiliers.

Si vous supprimez l'aéroport, vous supprimez le PEB... Si vous supprimez le PEB, vous supprimez les contraintes... La délocalisation de Blagnac libèrerait ainsi au Nord est de Toulouse, près de 2000 hectares... Sans parler des plus-values du « foncier vertical »...

Des intérêts colossaux sont en jeux, auxquels vous n'avez aucune part...

Mais de cet aéroport, dont beaucoup seraient prêts à faire leurs « choux gras », **nous**, nous n'en voulons pas.

C'est qui "**NOUS**"? ... Beaucoup de monde...

L'opposition au projet d'aéroport est en effet un mouvement de grande envergure. Il regroupe les **grandes institutions représentatives** de notre Région, **de très nombreux élus**, et des **dizaines de milliers de citoyens**.

- Les grandes institutions représentatives de notre Région, c'est d'abord le **Conseil Régional de Midi-Pyrénées**. Il s'est régulièrement prononcé contre ce projet, incompatible avec un développement harmonieux de nos territoires. Récemment encore, interrogé sur l'actualité du TGV, le Président du Conseil Régional, M. Martin Malvy déclarait "**Le TGV permettra de stabiliser le trafic aérien à Blagnac qui doit rester l'aéroport national et international de Toulouse, sans vols de nuit et avec une desserte en train améliorée**" (La Dépêche du 25 Oct.2006).

- Les grandes institutions représentatives de notre Région, ce sont également ses **Conseils Généraux**.

Le Conseil Général de la Haute Garonne d'abord, qui a plusieurs fois délibéré sur cette question, et chaque fois affirmé son opposition à un nouvel aéroport toulousain.

Réuni en session extraordinaire, le 26 Juin 2006, il adoptait à une écrasante majorité la résolution suivante: (...) "**Les nouvelles études aéroportuaires menées par l'Etat ne font que confirmer et renforcer la position prise par le Conseil Général dans sa délibération du 22 Décembre 2003 qui estimait que la création d'un nouvel aéroport, envisagée en raison d'un risque de saturation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, ne se justifie pas** " (...) (Procès verbal de la Session extraordinaire du 26 Juin 2006, p. 19, et La Dépêche du Midi 27 juin 2006).

Les **Conseils Généraux** du **Tarn** et du **Tarn et Garonne**, également, ont à plusieurs reprises, par la voix de leurs Présidents, publiquement affirmé la même opposition.

- Cette unanimité a elle-même un très large fondement dans **l'opposition des élus** organisée en Collectifs (**le C-PANNET**, pour le Nord toulousain, et le **Collectif Ciel Bas** pour le Sud toulousain).

Ce sont ainsi près de **2000 élus** nationaux, cantonaux et municipaux, des centaines de communes qui ont uni leurs voix pour dire NON à l'aéroport inutile. Vous les avez vus, sous leur écharpe tricolore, en tête des grandes manifestations que le projet a mobilisées contre lui.

- **Des dizaines de milliers de citoyens**, en effet, sont descendus dans la rue, dès les premiers jours.

Ils étaient **20 000 à Toulouse**, le 15 mars 2003; **20 000 encore à Montauban**, le 17 mai, **8000 à Saverdun** en Ariège, le 15 juin, **10 000 à Verdun/Garonne**, le 29 juin 2003... Ils venaient de partout, portant banderoles, chansons et slogans, mouvement **bon enfant**, mais puissant, massif, résolu.

Cette **opposition citoyenne**, constituée de 63 associations fédérées dans le **Collectif ACNAT**, n'a pas cessé d'agir pour le retrait de ce projet insensé.

Au cœur de son action: l'expertise, l'information des populations et le soutien à l'opposition des élus et des institutions.

Il est frappant de constater **la mixité politique de cette opposition**: ces collectifs, ces associations regroupent des citoyens et des élus de toutes convictions.

L'opposition au projet d'aéroport n'est pas un mouvement partisan.

Il est également frappant de constater que du Conseil Régional aux plus petites communes, en passant par la Représentation nationale et départementale , **tous ceux qui sont en charge de l'intérêt général ont dit NON à ce projet.**

Vous rejoignez donc une lutte qui n'est pas égoïste: ce n'est pas votre jardin que vous préservez de la pollution et du bruit; ce n'est pas seulement votre projet de vie que vous sauvegardez; c'est **l'équilibre humain, social, économique et environnemental de tout un pays** que vous défendez, avec ceux que vous avez élus à cette mission, **en disant NON à l'aéroport inutile !**

Pourquoi cette massive et générale opposition ?

La réponse tient en un mot : **inutile.**
Un nouvel aéroport serait parfaitement inutile.
Comprenez : on n'en a pas besoin.

Question:

Pourquoi construit-on un nouvel aéroport, où que ce soit dans le monde ?

Réponse:

Pour répondre aux nécessités du trafic aérien, actuel ou prévisible.

Avons-nous besoin, aujourd'hui, d'un nouvel aéroport?

En aurons nous besoin **demain?**

A ces deux questions, la réponse est la même :

NON

Les chiffres le montrent à l'évidence.

Deux grandes études ont été faites **par l'Etat**, relativement à ce projet.
La première en 2003, la seconde en 2006.

Que nous apprennent-elles?

- **L'étude de 2003 ?**

Pas grand'chose...

Celles qu'on appelait alors les études officielles n'étaient qu'un tissu d'erreurs grossières, d'approximations et de partis pris. Même les partisans d'un nouvel aéroport rougissent aujourd'hui d'avoir pu les invoquer !

Mais ils les ont invoquées, la main sur le cœur, sans prendre la peine de les vérifier... Elles servaient sans doute trop bien leurs intérêts.

Les experts du C-PANNET et de l'ACNAT ont démonté les incohérences, les lacunes et les erreurs de ces études... Ils ont, en somme, simplement corrigé la copie des grands cabinets d'ingénierie aéroportuaire.

Ce fut la **Contribution Citoyenne**, contre expertise complète de ces premières études de l'Etat. Elle fut rendue publique le 3 Novembre 2003.

La **Contribution citoyenne** fait aujourd'hui autorité.

Elle prévoit 8 Millions de passagers pour l'aéroport de Blagnac en 2023, et 10 Millions en 2030 .

- **L'étude de 2006**

Elle est la dernière en date des études de l'Etat. Etude plus complète que celle de 2003; plus sérieuse aussi, malgré de graves défauts.

Elle comprend **deux volets**:

- une prévision du trafic aérien sur Blagnac en 2030
- une analyse de la situation environnementale de Blagnac à cette même échéance

On peut, pour faire simple, en retenir ici deux choses ¹:

¹ Pour des développements plus complets, voir sur ce site le Chapitre « Etudes et Commentaires »

- A trois ans de distance (2003-2006) elle **infirme** tous les chiffres des études conduites par l'Etat en 2003...
- Elle tend à confirmer les prévisions et les chiffres de la [Contribution citoyenne.](#)

Soufflons un peu, juste le temps d'un Résumé des épisodes précédents...

Depuis Janvier 2003 des dizaines de milliers de citoyens, des centaines de municipalités et d'élus, réunis en collectifs (ACNAT et C-PANNET), se battent sans répit, avec le soutien des grandes institutions de la démocratie représentative, pour faire échec à l'implantation d'un nouvel aéroport en région toulousaine.

Ses partisans ont d'obscurs intérêts financiers et électoraux à le soutenir.

Les adversaires de ce projet, remarquablement unanimes au-delà des options politiques, le combattent au contraire pour une excellente raison: il serait parfaitement inutile!

Jusqu'aux propres études de l'Etat qui, en Février 2006, ont apporté de l'eau à leur moulin!

Que nous apprennent elles donc de ce projet, les dernières études de l'Etat, celles de 2006 ?

Beaucoup de choses, pas toujours très exactes, mais toutes orientées dans le même sens: nous n'avons pas besoin d'un nouvel aéroport.

Ceux qui ont connu les études de 2003 seront d'abord surpris de constater qu'à trois ans de distance les conclusions des études de l'Etat sont ainsi radicalement différentes.

En 2003, en effet, elles nous disaient: *c'est urgent, le trafic de Blagnac va doubler d'ici 2015*. Elles nous disent aujourd'hui: *à ce rythme là, il y aura encore de la place à Blagnac en 2030...*

Tant mieux... bien qu'il soit dommage que pour en arriver là il ait fallu d'abord engloutir près d'un million d'euros dans des études bâclées.

L'intitulé des dernières études de l'Etat définit assez bien leur objet:

elles sont relatives **"à la situation environnementale de l'aéroport de Toulouse Blagnac et son évolution prévisible à moyen et long terme"**.

Ce sont donc **des études prospectives** qui prennent en compte **le système aéroportuaire** dans son ensemble : **tel qu'il est aujourd'hui et surtout tel qu'il peut être en 2030.**

Elles s'appliquent ainsi à mettre en lumière, dans cette perspective, et malgré **leurs limites** (I), **les points forts du système aéroportuaire de Blagnac** (II).

I/ Les limites des nouvelles études de l'Etat.

En terme de **crédibilité**, les limites des nouvelles études de l'Etat résident, principalement, dans les partis pris qui les animent encore: leurs prévisions font **comme si** rien dans le contexte du projet ne devait changer d'ici 2030, **sauf le trafic aérien...**²

On pourrait en faire une liste. Quelques exemples suffiront.

Elles recommandent ainsi d'aménager les accès de Blagnac par le nord **comme si des liaisons routières et des ponts n'étaient pas déjà en construction** (et qui seront en service bien avant 2030!).

Elles font **comme si le pétrole** devait durablement ne coûter **que** 40\$... (Il vaut combien, aujourd'hui?).

Elles font **comme si les transports en commun de Toulouse** devaient durablement rester au niveau scandaleusement bas où ils sont aujourd'hui: **4%** du trafic (**contre 20 à 30%** pour les grandes villes aéroportuaires d'Europe).

Elles font **comme si le TGV Toulouse Paris en 3h**, ne devait prendre que 22% du trafic aérien vers Paris alors que le chiffre de **l'impact du TGV sur le trafic aérien national** est partout beaucoup plus considérable: **61% à Marseille; 70% à Bordeaux; 90% à Lyon!**

C'est dire, avec un chiffre raisonnable de **50%**, que la mise en service du TGV Toulouse-Paris (on l'annonce pour 2016) devrait prendre **1,5 million** de passagers au trafic national de Blagnac!

On peut ainsi le constater : si la perspective de ces études est moins scandaleusement biaisée que ne fut celle des études de 2003, les chiffres retenus en 2006 sont encore très orientés...

² Pour une étude critique fouillée des prévisions de trafic opérées par les études de 2006 V. Pierre Dufresne, sur ce site, Chapitre « Etudes et Commentaires ». V. aussi le site du C-PANNET, accessible depuis notre page d'accueil.

Selon ces études, le trafic aérien sur Blagnac s'établirait, pour 2030, à 11,9 Mpax et 154 000 mouvements

- Ces prévisions de trafic restent donc **en-deçà** des capacités d'accueil de Blagnac (que ces mêmes études établissent à 15Mpax et 200 000 mouvements ; cf. ci-dessous) : **elles démentent** donc l'idée selon laquelle, en 2030, Blagnac serait proche de la saturation .

Si l'on prend des chiffres honnêtes, ceux de la **Contribution citoyenne**, le devenir de Blagnac apparaît sous un jour à la fois plus réaliste et beaucoup plus favorable : en 2030, avec **10 millions de passagers**, et 140 000 mouvements d'avions, **Blagnac sera très loin encore d'être saturé !**

*D'autant plus que le système aéroportuaire de Blagnac a de très bonnes cartes à jouer, ainsi qu'on va le voir en considérant **les points forts du système aéroportuaire de Blagnac...***

II/ Les points forts du système aéroportuaire de Blagnac

Ils consistent essentiellement dans **la capacité d'accueil de Blagnac**,

La capacité d'accueil d'un aéroport détermine son aptitude à faire face au trafic qu'il doit recevoir, et, compte tenu des prévisions de ce trafic, de sa longévité opérationnelle...

Pour déterminer la capacité d'accueil de Blagnac, les études de l'Etat prennent donc successivement en compte tous les éléments susceptibles de limiter son aptitude à faire face au trafic aérien prévisible sur Blagnac d'ici 2030.

Le résultat de cette démarche est édifiant :

- **Les études de l'Etat ne discernent aucun étranglement prévisible majeur à la capacité technique de Blagnac.**
- **Elles établissent cette capacité d'accueil à 15 Millions de passagers par an (Mpax) pour 200.000 mouvements.**

C'est dire que la saturation de Blagnac n'est pas perceptible, même à long terme !

« L'analyse menée montre la cohérence du système aéroportuaire jusqu'à l'horizon 2030 (...) et même au-delà : des solutions techniques pourront vraisemblablement être trouvées à court terme après 2030 afin d'accroître encore la capacité (Rapport sur l'Etude environnementale vol 1 p.35)

Les dernière études de l'Etat présentent ainsi **deux éléments particulièrement intéressants.**

1/ Elles se rapprochent des chiffres de la **Contribution citoyenne**, notamment quant à l'évolution du trafic aérien: **11,9 Mpax en 2030.**

Alors que les premières études concluaient à une saturation en 2015.³

2/ Elles confirment la capacité technique de Blagnac à **200.000** mouvements et **15 Millions de passagers par an (Mpax)⁴.**

En réalité, ces chiffres seront loin d'être atteints en 2030: compte tenu de la progression annuelle du trafic, et en supposant même qu'elle se maintienne à ce qu'elle est aujourd'hui, ce qui paraît peu probable, **10 Mpax et moins de 140 000 mouvements seraient des prévisions plus réalistes.**

Par conséquent, si l'on voit un jour 15 millions de passagers saturer Blagnac ce ne sera pas, au plus tôt, avant 2050 !

Pourtant les partisans de cet aéroport inutile ne désarment pas : ils prétendent aujourd'hui qu'il faut se préparer à l'accueillir en constituant **des réserves foncières.**

Nous devons nous opposer à cette **manipulation de la réalité des faits** et à cette dénaturation du *principe de précaution* : ce principe ne commande pas de se

³ *Et pourtant, il ne faut pas l'oublier, elles exagèrent encore la progression du trafic* : le trafic de Blagnac a été de 94 844 mouvements et 5 799 536 passagers, pour 2005. Pour 2006 il a été de 5 956 552 passagers (et n'atteint donc pas les 6 Mpax, sur les 15 Mpax qu'il peut recevoir), tandis que les mouvements d'avions, à 79 962 n'augmentent pratiquement pas (+0,8%). *Source* : « *Bilan 2006, Perspectives* », *Documents de l'Aéroport de Toulouse Blagnac.*

⁴ Le prix du pétrole, les effets du TGV sur le trafic aérien sont très minorés, on l'a vu supra. Cf. L'étude critique des prévisions de trafic P. Dufresne, préc.

préparer, en 2007, à accueillir un « éventuel futur nouvel aéroport » **dont on sait qu'il serait inutile, au moins jusqu'en 2050 !**

Il est d'ailleurs piquant d'observer que tous les aéroports, en France et ailleurs, sont confrontés à la même nécessité de prévoir leur adaptation à une *éventuelle* évolution du trafic aérien.

Est-ce à dire que chacun d'entre eux se flanque d'une réserve foncière qui vient stériliser, *à tout hasard*, des milliers d'hectares de terre à une époque où la ressource foncière est le plus épineux de tous les enjeux que doit affronter l'aménagement des territoires ?...

Cette ambition locale de constituer des réserves foncières justifie la poursuite de la lutte.

Car nous le savons bien : Réserves foncières = futur aéroport !

En effet, la constitution de réserves foncières (le « gel des terres ») n'est pas une simple précaution sur laquelle il serait facile de revenir. Elle met en marche immédiatement, un *processus de désertification* qui hypothèque l'avenir humain, économique et social de la région.

- *Immédiatement*, la seule perspective de l'implantation d'aéroport provoque la **récession** de la zone ainsi gelée, une **forte dévaluation** de l'immobilier et du foncier, **un appauvrissement** de toutes les activités économiques ; **elle décourage les investissements** et la création d'emplois, **réduit les ressources des communes** et **introduit des déséquilibres** durablement préjudiciables à l'aménagement des zones concernées.

Pour les entreprises, s'installer au voisinage d'une réserve foncière est **un projet d'investissement risqué**. La création d'une réserve foncière implique donc un *développement limité d'infrastructures économiques nouvelles*.

Pour l'artisanat et le commerce le gel des terres est une catastrophe : il est synonyme de ralentissement d'activités, voire de disparition car tous ceux qui peuvent quitter ce territoire sans avenir le quittent ! Et sans clients, pas de commerce...

L'agriculture fait aussi les frais de cette désertification. Les terres agricoles sont sous-exploitées car le *droit de préemption*, installé avec le gel des terres, ne permet pas de les vendre librement à leur valeur. Le monde rural n'a pas besoin de ça !

Pour les particuliers, la création d'une réserve foncière provoque immédiatement **la dépréciation du foncier et du bâti avoisinants** et un afflux de populations à faibles revenus attirées par ces prix qui sont devenus attractifs...

Pour les collectivités locales, la constitution d'une réserve foncière **est un bouleversement fiscal** : le produit des différentes taxes (Taxe d'Habitation, Foncier Bâti, Foncier Non-Bâti, Taxe Professionnelle) va, lui aussi, chuter sensiblement.

Elles s'y résignent ou elles augmentent les taux d'imposition ?...

- **Les réserves foncières préparent un avenir social et humain tout aussi sombre** car rien, **à terme**, ne vient compenser les ravages économiques et humains que la création d'une réserve foncière a déjà opérés. Ils viennent seulement se compliquer de toutes les pollutions et de toutes les souffrances que l'aéroport une fois installé dispense sur son voisinage.

Car on ne fait pas des réserves foncières pour ne pas s'en servir : **elles sont synonymes d'aéroport!**

Voyez le nouvel aéroport de **Nantes**, décidé en 2005, qui va s'installer à 17 kilomètres du centre ville, et pour lequel les réserves foncières ont été décidées il y a 30 ans : il n'aurait pas été créé sans elles.

Si, même, en définitive le bon sens l'emporte et que cet *aéroport inutile* n'est pas créé où il était attendu, c'est à un **désert économique et à un lourd retard de développement** que sera confrontée la zone gelée.

Ils seront, dans le meilleur des cas, **extrêmement difficiles et coûteux à résorber.**

En guise de précaution, le gel des terres prépare ainsi des souffrances pour les plus démunis et des pertes substantielles pour les autres.

Gaspillage financier, absurdité économique, injustice sociale :

C'est exactement le contraire du développement durable!

Les plus hautes autorités de l'Etat encouragent aujourd'hui notre résistance à ces résurgences d'un passé industriel ravageur des vies et de *l'environnement* (**V. sur ce site l'allocution de M. Nicolas Sarkozy à Roissy le 26 juin 2007 ; Chapitre « Le contexte du Dossier »**) : **le développement durable** est devenu pour la République un faisceau d'objectifs consensuels.

Parmi eux, celui de **réduire de moitié les émissions polluantes et le bruit d'ici 2020.**

Cette politique du Développement durable rend de plus fort aberrante l'idée de constituer des réserves foncières en vue d'implanter à terme des infrastructures aéroportuaires inutiles et polluantes...

C'est pourquoi **les populations qui sont concernées par ce projet y sont massivement opposées**, et que l'on ne trouve pour le défendre que des appétits financiers et fonciers, dont on sait qu'ils ne répugnent pas aux profits sans lendemains et qu'ils sont facilement apatrides...

On ne peut pas admettre un tel gâchis pour **un aéroport inutile!**

Il ne faut pas le perdre de vue en effet:

Les chiffres du trafic aérien, actuel ou prévisible, démontrent **l'inutilité**, à long terme, d'un nouvel aéroport .

C'est pourquoi, être **responsable** aujourd'hui commande de dire **NON** à cet aéroport inutile, comme **aux réserves foncières** qui en sont synonymes !

D.F.

ACNAT, Nov. 2007

<http://www.nonalaeroport.org>