

ACNAT / C-PANNET

Entrevue avec Pierre Cohen

Député, Maire de Toulouse

8 Juin 2009

Au Capitole

Pierre Cohen, Député, Maire de Toulouse a reçu une délégation commune, **ACNAT/ C-PANNET**, le 8 juin 2009, en son **Cabinet du Capitole**.

Nous lui en sommes reconnaissants.

Notre démarche ne l'a pas surpris : il sait, comme nous le savons tous, que le projet n'est pas abandonné, mais momentanément « en sourdine ».

Pour revenir sous les feux de l'actualité il suffirait que l'Etat décide de le relancer.

Nous étions venus lui demander ***quelle était aujourd'hui la position de la Mairie de Toulouse à l'égard du projet d'un nouvel aéroport toulousain.***

I/ A cette question il a fait une réponse dont on appréciera la franchise et la netteté :

« Si la question d'un nouvel aéroport se posait aujourd'hui, en 2009, dans les termes où elle s'est présentée en 2003, je lui ferais la même réponse qu'à l'époque: je dirais non à un nouvel aéroport ».

Pierre Cohen est donc opposé au principe d'un déplacement de Blagnac.

C'est un point très important.

On se rappellera qu'il avait adopté la même attitude lorsqu'il était maire de Ramonville ; à une époque, donc, où ses électeurs étaient dans les couloirs de décollage et d'atterrissage.

C'est que d'un point de vue économique, ***Blagnac ne peut pas être mieux qu'à Blagnac...*** En effet, à sa place et dans cette proximité de la ville, l'aéroport de Blagnac constitue un atout de poids pour la métropole toulousaine.

Mais garder ainsi Blagnac à Blagnac ne va pas sans contrepartie : **Pierre Cohen** se veut très vigilant à l'égard des perturbations et des nuisances que le trafic aérien peut infliger ***aux riverains de Blagnac***, notamment du point de vue de la ***santé publique***, à une époque surtout où toutes les politiques (économie, aménagement du territoire, urbanisme) tendent à aller au-delà du ***seul développement durable*** pour se préoccuper davantage de la ***dimension humaine*** des choses.

C'est un fait de société dont on doit espérer qu'il s'impose comme une valeur...

Pierre Cohen est donc très favorable à toutes les mesures concrètes qui peuvent minimiser les nuisances subies par les riverains.

A commencer par la réduction globale du trafic aérien sur le site (a-t-on besoin de tant d'avions pour aller à Paris ?), et son délestage vers d'autres aéroport régionaux : une bonne part du trafic que traite Blagnac (low costs, charters, affaires, par exemple) pourrait sans inconvénient être traitée par d'autres aéroports moins proches de Toulouse (Tarbes et Carcassonne, entre autres ; une commission d'études s'applique ainsi à définir, dans cette optique, ce que pourrait être le devenir de Francazal).

Sans parler de la réduction des vols de nuit, de l'insonorisation, ou des progrès technologiques que devront faire les avions en terme de pollution et de consommation.

Le TGV aura sans doute un grand rôle à jouer dans cette configuration nouvelle du trafic, et **Pierre Cohen** en fait une de ses priorités.

L'expérience démontre, en effet, que le **TGV** soulage beaucoup l'avion, et qu'il constitue, bien davantage que l'avion, un vecteur du développement économique des régions.

Il est appelé à jouer un rôle majeur à un moment où les liaisons de ville à ville prennent une importance croissante, tandis que la place de l'avion dans ces relations métropolitaines est nécessairement réduite.

On peut donc être relativement optimiste quant à la **perennité** de l'aéroport de Blagnac à Blagnac.

III/ Mais **Pierre Cohen** ne veut pas exclure l'hypothèse où ces mesures se révéleraient irréalisables, tardives (on connaît les difficultés qu'a déjà rencontrées la mise en place du TGV) ou insuffisantes.

Pierre Cohen est d'avis que si ces carences menaçaient la santé publique de l'aire de Blagnac, il faudrait bien alors se résoudre au déplacement de l'aéroport. Et pour que ce déplacement soit alors possible sans soulever de lourds problèmes humains, il n'est pas opposé au principe d'une **réserve foncière**.

Elle lui paraît envisageable en Ariège, où l'**e**mbryon d'une demande existe, même chez certains élus, et où l'opposition au projet paraît moins vive. Mais il est conscient du fait qu'aucun consensus n'existe encore sur ce point.

A notre question des dimensions de cette réserve foncière il a opiné que cette réserve foncière devrait être de dimension suffisante pour prévenir toute nuisance et pollution, c'est à dire couvrir l'étendue de la zone de bruit : 60km x 10km.

Ce texte se veut le compte-rendu fidèle de l'entretien, cordial, que nous avons eu avec le Maire de Toulouse. Ce n'est donc pas la place d'en faire le commentaire.

Il est destiné à l'information des populations et des élus : **VOUS devez donc le faire connaître** et circuler pour remplir **la mission de formation et d'information qui demeure une des vocations de l'ACNAT** et le ressort irremplaçable de toute action.

Dominique FIORINA

Président de l'ACNAT