Compte-rendu de l'entretien
accordé par Madame la Secrétaire Générale de la Préfecture
au Collectif Francazal
le 26 avril 2010, à 17 heures 30

Lundi 26 avril, le bureau du Collectif Francazal a été reçu en Préfecture par Mme Souliman, Secrétaire Générale de la Préfecture, M. Desclaux, Directeur de l'Aviation Civile (DSAC Sud) et M. Castells (Directeur du service du pilotage et de la mutualisation interministériels)

Madame la Secrétaire Générale et M. Desclaux on fait un exposé de la situation qui peut se résumer ainsi :

> L'option aéronautique a été privilégiée dans l'étude sur 2 ans, sans exclure le scénario "urbanisme".
> Rien n'est définitif, mais le scénario "urbanisme" n'a trouvé aucun porteur de projet pour le présenter.
> L'étude effectuée par l'agence Devillers sur ce scénario ne présentait pas d'activité économique et n'était pas suffisamment probante. Elle consistait en une densification de cette zone avec 35 000 habitants à terme sur 15 à 20 ans.
> Face à l'absence d'autres solutions, aucune collectivité n'ayant fait de proposition, le comité de pilotage a décidé *collégialement* d'approfondir l'option aéronautique sans augmenter l'actuel Plan d'Exposition au Bruit (PEB).
> Cela signifie que l'approfondissement de l'étude jusqu'à fin 2010 doit conduire à trouver, par appel d'offre, un repreneur (ou un groupe de repreneurs) pour la gestion des activités de la zone. Cette période permettra de mettre en œuvre les procédures juridiques complexes de transformation d'un aéroport militaire en aéroport privé.
> En attendant, il suffit de trouver un gestionnaire pour la période d'essai qui débutera en janvier 2010..
> En effet, à partir de cette date, "l'aéroport de Francazal" va accueillir l'aviation d'affaires, la Gendarmerie, Météo France et le 1er Régiment de Train Parachutiste.
> L'intérêt de cette option est un soutien de l'économie fondé sur l'aéronautique en développant l'aviation d'affaires, en prenant exemple sur l'aéroport de Lyon Bron.
> Le maintien de la piste attirera les industriels.
> Dans la mesure où les projets industriels sont saturés à Blagnac et que l'exploitant de l'aéroport ne fait rien pour développer l'aviation d'affaires, la piste de Francazal est une belle opportunité. L'aviation d'affaires ne se développe que s'il y a un aéroport dédié !
> Les avions d'affaires ne seront pas interdits de vols de nuit.
> Il y a, actuellement, 1500 à 2000 mouvements d'aviation d'affaires à Blagnac, M. Desclaux estime à quelques 10 000 mouvements à terme le trafic d'affaires de Francazal, en plus des 3000 autres (Gendarmerie et Méteo France).
> Cette nouvelle activité devrait entraîner la création de 1000 emplois directs et 2000 indirects.
> Les industriels qui auraient manifesté leur intention de s'installer sur le site, sans engagement ferme, sont dans la construction aéronautique (hélicoptères), la maintenance et la peinture, et développeraient une activité déjà existante en France.

En réponse à une question sur les problèmes de sécurité que pourraient poser la proximité des aéroports de Blagnac et de Francazal, M. Desclaux précise qu'il n'y a aucun risque de croisement en altitude entre les trajectoires de Blagnac et Francazal, chacun volant à des altitudes différentes.