

Collectif Francazal

22 rue des Bleuets
31270 CUGNAUX

Site : collectif-francazal.org

Mail : collectif-francazal@laposte.net

Madame, Monsieur le candidat à l'Élection Présidentielle,

Vous allez briguer la fonction de Président de la République Française en mai 2012 et nous souhaiterions connaître votre position sur la reconversion de la base aérienne de Francazal, à Toulouse

La base aérienne 101 (BA 101), connue sous le nom de Francazal, a été dissoute le 31 août 2009, conformément au plan national de restructuration des sites de Défense rendu public le 24 juillet 2008.

Le Collectif Francazal s'est constitué, en juillet 2009, en opposition au projet de délestage de certains trafics - principalement les vols de l'aviation d'affaires - de l'aéroport de Blagnac sur Francazal.

Ce projet, retenu malgré nos légitimes protestations, fait l'objet, depuis presque deux ans, d'une expérimentation dont le résultat est plus que discutable. S'il était pérennisé en 2013, comme il y a tout lieu de le craindre, il soumettrait inéluctablement une partie des habitants de l'agglomération toulousaine – environ 30 000 personnes - à des nuisances sonores et atmosphériques insupportables.

Vous n'êtes pas sans savoir que l'aéroport de Toulouse-Blagnac, inséré en milieu urbain à 5,3 km du centre de Toulouse, pose déjà un certain nombre de problèmes aux riverains concernés (dont le nombre est estimé à plus de 100 000).

Créer un deuxième aéroport à moins de 9 kms du centre de cette communauté urbaine de 710 000 habitants, dans un secteur fortement urbanisé, est un non sens environnemental, écologique et urbanistique.

D'ailleurs il est à prévoir que le nouvel aéroport connaîtra des extensions aggravantes pour les riverains. En effet, son affectation exclusive à l'aviation d'affaires, l'armée, la gendarmerie et Méréo France, n'apportera pas de ressources suffisantes et, pour équilibrer l'exploitation du site, l'allongement de la piste – *envisagé dans les études préalables* - sera réalisé afin d'accueillir des trafics nouveaux : fret de jour et de nuit, vols low cost 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

Pour ces raisons, le Collectif Francazal est définitivement opposé à la solution aéroportuaire.

Mais, au delà des arguments de fond, la manière dont a été pilotée la reconversion du site de Francazal est profondément choquante au regard de la démocratie et des principes posés par la loi, concernant le débat public.

Nous déplorons en effet que la conduite du projet de création d'un 2^{ème} aéroport toulousain se soit déroulée dans la plus grande opacité pour la population concernée et sans aucune concertation publique.

De plus – et cela constitue un autre outrage à la démocratie, ce projet tourne le dos à la volonté du Gouvernement qui était de supprimer la base aérienne 101, de réaliser la vente des 290 hectares, tout en s'assurant de la redynamisation de tout le secteur délaissé.

Le Collectif Francazal s'étonne donc qu'une telle opération, qui par ailleurs n'est pas neutre vis-à-vis du Grenelle de l'Environnement, n'ait pas trouvé plus d'échos au niveau des Pouvoirs Publics et des responsables politiques nationaux.

Le Collectif s'interroge également sur le positionnement des élus locaux qui semblent avoir cédé aux pressions des lobbies aéronautiques leur promettant un essor rapide du nouvel aéroport.

Aujourd'hui, on constate que les résultats de l'expérimentation ne sont pas à la hauteur des promesses, tant au niveau d'implantation d'activités nouvelles qu'au niveau des créations d'emplois : avec moins de 100 emplois créés, on est loin des 1690 emplois promis sur le site.

Dans ce contexte de reconversion forcée de Francazal en aéroport mixte, est apparu, en mai 2011, une proposition originale, susceptible d'offrir une alternative au « tout aéronautique », en l'occurrence un projet d'implantation de studios de cinéma.

Aussitôt, le Collectif Francazal a demandé le gel du déploiement de la solution aéroportuaire, le temps d'étudier la pertinence de ce projet. Une pétition en ce sens a été adressée au Préfet de la Haute-Garonne et au Premier Ministre en décembre 2011.

Depuis lors, la crédibilité de cette nouvelle solution ne faisant plus de doute, le Collectif Francazal a décidé de la soutenir, car elle est réellement susceptible de générer des emplois de nature variée et de doter la région d'un pôle économique nouveau.

De plus, l'émergence de ce projet met en évidence qu'un peu de détermination et de bon sens aurait permis d'imaginer, pour la reconversion du site de Francazal, des solutions plus respectueuses de l'environnement et des citoyens.

Par cette lettre, le Collectif Francazal a souhaité vous solliciter pour connaître votre position sur ce dossier, par rapport aux points suivants :

- l'absence de débat public dans le processus de reconversion du site,
- l'implantation de studios de cinéma,
- la fermeture ou le maintien de l'aéroport en milieu urbain.

Veillez agréer, Madame, Monsieur le candidat, l'expression de notre haute considération.

A Cugnaux, le 3 avril 2012.

Pour le Collectif Francazal,
Bernard Gineste, Président

Pièces jointes :

- ▲ une note de synthèse sur la reconversion de la base de Francazal en Haute Garonne

Reconversion de la base aérienne de Franczal.

Note de synthèse élaborée par le Collectif Franczal (08/08/2011)

PJ : Carte de situation de Franczal

Le 25 juillet 2008, le Ministre de la Défense, Hervé Morin, a annoncé la fermeture de la base aérienne de Franczal (BA 101) dans le cadre de la refonte du plan de stationnement des armées.

La procédure d'aliénation de l'emprise ainsi libérée – d'une contenance de 290 hectares – a été lancée par la mission pour la réalisation des actifs immobiliers (MRAI).

S'agissant d'une session complexe, eu égard à la nature et à l'importance de l'emprise à céder, des études urbaines ont été jugées indispensables pour dégager un projet de reconversion du site et procéder aux modifications nécessaires des documents d'urbanisme.

C'est ainsi que la MRAI a mobilisé l'ensemble des autorités civiles et militaires autour d'un comité de pilotage, présidé par le Préfet, pour sélectionner un cabinet d'ingénierie urbaine en charge de présenter un ou plusieurs scénarios d'aménagement dégageant une idée forte, réalisable et conditionnant la réussite du projet.

Le comité de pilotage a chargé le cabinet Devillers de cette étude et a, par ailleurs, demandé à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de réaliser une étude sur la faisabilité du transfert de l'aviation d'affaires de l'aéroport de Blagnac sur Franczal.

Le contexte de la reconversion de Franczal.

Le contexte géographique.

La base de Franczal, d'une superficie de 290 hectares, s'étend sur les communes de Cugnaux, Toulouse et Portet-sur-Garonne, à 10 km environ du centre de Toulouse, en direction du sud-ouest. Elle est donc située au cœur de l'agglomération toulousaine et dans un secteur fortement urbanisé, comme on peut le voir sur la figure 1. Les communes de Cugnaux, Toulouse Saint Simon, Portet-sur-Garonne, Tournefeuille, Villeneuve-Tolosane, Plaisance du Touch et Frouzins comptent plus de 100 000 habitants.

Le contexte environnemental.

Dans le diagnostic partagé de l'Agenda 21 de la ville de Cugnaux, adopté en 2007, la base de Franczal est signalée comme le principal facteur de nuisances pour la ville et comme un obstacle à son développement harmonieux et aux déplacements, car elle s'interpose entre le centre-ville et le quartier qui borde Toulouse.

Le contexte social et économique.

Le départ de l'armée entraîne le départ des personnels militaires et le licenciement de personnels civils. L'armée met en œuvre un dispositif d'aide au reclassement des personnels concernés.

L'impact négatif sur l'activité économique et le commerce local est indiscutable.

Mais, compte tenu de l'augmentation constante de la population de l'agglomération, la balance démographique devrait se rétablir rapidement.

L'activité de la base aérienne au cours des dernières années.

L'activité de la base de Francazal était en déclin depuis plusieurs années.

Depuis les départs successifs de l'ENOSA (École des navigateurs et officiers de systèmes d'armes) en 2000, du CIEH (Centre d'instruction des équipages d'hélicoptère) en 2006, du CIET (Centre d'instruction des équipages) en 2007, les mouvements d'avions et d'hélicoptères avaient fortement chuté et les nuisances environnementales (notamment sonores) devenaient négligeables.

Les études de reconversion.

Les études ont été confiées au cabinet Devillers, qui devaient proposer trois scénarios contrastés.

Le cabinet Devillers a bénéficié du concours de l'Agence d'urbanisme d'aménagement du territoire de Toulouse (AUAT Toulouse) et de celui de la DGAC par le biais d'une étude commandé au cabinet Deloitte/Sétec.

Les rapports remis en conclusion de ces études n'ont pas été portés à la connaissance du public, si ce n'est au travers de communiqués laconiques de la Préfecture de la Haute-Garonne.

Il semblerait qu'en définitive, au lieu des trois scénarios attendus, deux options seulement aient été présentées : une vague esquisse d'un projet urbain et un projet articulé autour du maintien en activité de la piste sur la base du rapport de l'agence Deloitte/Sétec.

Concernant le projet d'urbanisation de la zone, seuls ont filtré quelques échos sur le nombre d'habitants que le site pourrait accueillir (entre 10000 et 70000 habitants (sic) !).

Le scénario aéronautique faisait valoir les potentialités d'un développement de l'aviation d'affaires sur le site de Francazal. Il préconisait l'introduction d'activités connexes comme, par exemple, la maintenance aéronautique ou encore l'arrivée d'industriels du secteur. ***Il laissait espérer la création de 1690 emplois directs à moyen terme.***

Les services de la DGAC auraient par ailleurs présenté une étude qui démontre la faisabilité technique du projet.

La décision de maintenir l'aérodrome en activité.

La décision de privilégier le scénario dit «aéronautique» (maintien d'une activité aérienne et industrielle) est prise par le Comité de pilotage le 20 avril 2010 et confirmée le 25 octobre 2010.

Au cours du dernier trimestre 2010, l'arrêté de changement d'affectation de l'aérodrome, désormais aérodrome mixte (civil et militaire) et l'arrêté d'ouverture à la circulation aérienne publique sont publiés, tandis qu'est lancé un appel à candidatures pour l'exploitation de l'aéroport.

Le lancement d'une période d'expérimentation.

Le 3 janvier 2011, l'exploitation de l'aérodrome est attribuée à la SNC Lavalin, qui l'emporte sur la SA Aéroport Toulouse-Blagnac, pour une période d'un an renouvelable une fois, ***dans l'attente de la définition du projet d'aménagement et de développement de la plate-forme.***

L'équipement de l'aérodrome n'étant pas suffisant, le trafic aérien est très limité au cours du premier semestre 2011.

Mais de nombreux travaux sont entrepris par l'État pour rendre l'aéroport opérationnel de jour ***et de nuit*** et permettre la navigation aux instruments. De plus, selon certaines informations, l'allongement de la piste serait envisagé à court terme.

L'émergence d'un projet inattendu.

Dès le mois de mai 2011, le Préfet est informé d'un projet de reconversion du site de Francazal en studios de cinéma.

Ce projet se présente comme une alternative à la solution en cours d'expérimentation.

Le Préfet déclare lui accorder une attention particulière mais le cantonne à l'espace laissé disponible par l'aéroport dont le déploiement ne saurait être remis en question.

Examen des projets mis à l'étude et réactions de la population.

Analyse des projets et commentaires

Le scénario urbain semble avoir été bâclé :

Aucune information précise sur le projet urbain n'ayant été diffusée, il n'est pas possible d'en faire une analyse critique. On peut simplement déplorer que les Élus n'aient pas montré plus d'intérêt pour ce scénario.

Le scénario aéronautique a été privilégié :

Le scénario aéronautique, qui a bénéficié de nombreux soutiens, appelle plusieurs remarques :

1. Il élude les aspects environnementaux et nie le surcroît de nuisances qu'il génèrera. Il repose en effet sur le postulat qu'il n'occasionnerait pas de nuisances supplémentaires par rapport à la situation antérieure et serait bien accepté parce « qu'il s'inscrirait dans un plan d'exposition au bruit (PEB) bien connu des riverains ». En réalité le nouvel aéroport succède à un aérodrome sur le déclin depuis de nombreuses années, et va donc occasionner un gêne sonore plus importante. De plus, il est prévisible que les nuisances futures seront bien supérieures à celles occasionnées par la base militaire au plus fort de son activité.
2. Le projet en lui-même ne semble pas viable :
 - ✓ Le volet industriel associé à l'aéroport, qui en était l'argument déterminant du projet, a été largement surestimé : sur les 30 entreprises censées se porter candidates, une seule, Atlantic Air Industries, a été retenue et délocaliserait à Francazal, dès l'automne 2011, l'activité qu'elle exerce actuellement en Bretagne où elle emploie 75 salariés.
 - ✓ La rentabilité de la piste et des installations aéroportuaires est tout à fait insuffisante, à moins que la situation actuelle ne représente que la première étape d'un projet plus ambitieux qui verrait la plateforme s'ouvrir à d'autres catégories de trafics, comme le fret, les charters, le *low cost*, voire l'aviation de loisirs.

3. L'intérêt de disposer d'une deuxième plateforme en lien avec Blagnac n'est pas évident :
- ✓ Le projet de 2^{ème} aéroport dans le nord-est toulousain a été rejeté car aucun intérêt stratégique pour l'économie midi-pyrénéenne n'avait pu être démontré. Tous les élus locaux s'étaient prononcés contre.
 - ✓ L'idée d'utiliser l'aérodrome de Muret-Le Lherm comme piste de délestage avait été également écarté.
 - ✓ Par ailleurs la construction prochaine de la LGV Bordeaux-Toulouse entrainera une diminution du trafic aérien.

Il apparaît clairement que le scénario qui a été retenu est voué à l'échec – du moins dans la forme qui en a été proposée : piste non rentable, activité industrielle connexe hypothétique. De plus, la nécessité de diversifier l'activité économique de l'agglomération presque entièrement dépendante de l'industrie aéronautique ne plaide pas en sa faveur.

Le scénario tardif de studios de cinéma semble indésirable :

Le projet de studios de cinéma permis de révéler que :

- ✓ le maintien de l'aéroport n'est pas négociable dans l'esprit des décideurs, malgré l'affirmation de la réversibilité du choix,
- ✓ malgré leur faible rendement, les moyens déployés pour attirer des entreprises à Franczal font de l'ombre aux pôles régionaux qui souhaitaient développer leur activité aéronautique,
- ✓ une partie de la population qui semblait indifférente ou résignée s'enthousiasme pour une solution qui rompt avec le « tout aéronautique ».

Les réactions de la population et la création du Collectif Franczal

Dès l'annonce de la fermeture de la base 101, la population s'inquiète des rumeurs de reconversion de la base en aérodrome civil, alimentées par les déclarations de divers responsables.

Une pétition demandant exprimant le refus du fret et de l'aviation d'affaires, lancée à l'automne 2008 par une association cugnalaïse, recueille environ 500 signatures. Mais les craintes de la population sont momentanément apaisées par les paroles des élus qui prétendent garantir les intérêts de la population : « il n'y aura pas de fret ni d'aviation d'affaires à Franczal ».

Pourtant, au printemps 2009, un communiqué du Préfet dévoile que la DGAC travaille à un projet de maintien en activité de la piste, pour créer un système d'aéroport bipolaire sur le modèle de Lyon Bron – Lyon Saint Exupéry, Franczal étant destiné à recevoir l'aviation d'affaires.

Les inquiétudes de la population sont réactivées par la découverte tardive de ce communiqué préfectoral. Le devenir de Franczal alimente les conversations : beaucoup d'habitants se plaignent de ne pas être informés sur ce dossier et s'interrogent sur la décision qui sera prise, et par qui elle sera prise.

Dans ce contexte d'incertitude, au mois de juillet 2009, le Collectif Franczal, association intercommunale apolitique, se constitue autour de l'objectif de faire cesser définitivement l'activité de la piste. Un site internet (<http://collectif-franczal.org>) est aussitôt mis en ligne et diffuse toutes les informations qui peuvent être recueillis sur le sujet.

Les adhésions au Collectif affluent immédiatement, et celui-ci compte aujourd'hui près de 1200 adhérents déterminés, comme le montre le succès d'un rassemblement Place du Capitole le 28 novembre 2009 et d'une grande manifestation devant Franczal le 25 septembre 2010. Une pétition de 5000 signatures « *pour la fermeture définitive de la piste* » est remise au Préfet le 7 avril 2011.

L'annonce du projet d'implantation de studios de cinéma fait naître l'espoir d'une autre destination pour le site de Franczal.

Deux pétitions, l'une soutenant le projet de studios Raleigh, l'autre demandant le gel du déploiement de l'aéroport, le temps d'étudier le projet, circulent sur internet et recueillent en un mois plus de 4000 signatures (respectivement 950 et 3096).

Une reconversion respectueuse de la population et des principes du développement durable est encore possible.

La décision de créer un nouvel aéroport a été prise conjointement par l'État et les Collectivités locales, sans consulter la population.

Les Élus et l'État se sont d'abord rejetés la responsabilité de la décision.

Dès l'annonce de la fermeture de la base, les Élus n'ont cessé de répéter que l'avenir de Franczal était entre les mains de l'État, propriétaire du terrain, tandis que le Ministre de la Défense, Hervé Morin, déclarait à la presse que la décision revenait aux Élus.

La vérité se situe entre les deux : l'État voulait s'assurer que l'emprise délaissée aurait une destination conforme à sa politique d'aménagement, mais les Élus, *qui participaient au Comité de pilotage présidé par le Préfet*, pouvaient faire prévaloir leur point de vue, en exerçant si nécessaire leur droit de priorité dans l'acquisition de la zone.

La population, qui a assisté - – sans être dupe - à ce rejet mutuel de responsabilité, a quant à elle été tenue écartée de l'élaboration de la décision. Celle-ci n'a fait l'objet d'aucune concertation, à aucun niveau.

Ainsi, le Collectif Franczal s'est vu refuser toute participation au Comité de pilotage. Pendant toute la période exploratoire, il n'a obtenu d'autres informations que celles qui étaient diffusées dans la presse ou celles qu'ont bien voulu lui donner quelques élus.

La réaction de trois conseils municipaux.

Malgré l'apparent désintérêt manifesté par les Élus des différentes collectivités, trois conseils municipaux ont voté une délibération pour l'arrêt de l'activité de l'aérodrome. Il s'agit des communes de Plaisance-du-Touch, Pechbusque et La Salvétat Saint-Gilles.

L'implication des partis politiques.

Les Verts ont pris parti contre la solution aéronautique et participé aux manifestations organisées par le Collectif Franczal. Leurs élus interpellent les conseils des assemblées des collectivités locales.

Les élus communistes ont dénoncé le manque de concertation de l'État et demandé à la préfecture de procéder à une réelle étude de projets avec les populations.

Des élus d'autres formations politiques (PS, UMP) ont soutenu les mêmes exigences à titre individuel.

Une décision incompréhensible et inacceptable.

Certes la DGAC et la CCIT ont exercé une pression très forte pour conserver le site de Francazal.

Pourtant leurs arguments – *exclusivement économiques* – ne sont pas convaincants : rien ne montre l'intérêt stratégique pour l'aéronautique du maintien d'une plateforme à Francazal, qui est avancé comme élément déterminant de la décision ; par ailleurs, les 2000 ou 3000 emplois que le projet générerait, dont 1600 sur le site – deuxième argument imparable – restent introuvables.

Personne ne peut ignorer que derrière le projet présenté, se cache à court terme le projet d'un véritable aéroport.

En acceptant ce projet, les Élus et l'État acceptent *de facto* d'installer un deuxième aéroport au sein de l'agglomération toulousaine, dans un secteur fortement urbanisé.

Ils prennent une lourde responsabilité et les habitants, qui sont conscients des enjeux, ne le leur pardonneront pas.

Un tel choix est contraire aux principes du développement durable ; il suffit de se rappeler que Francazal apparaissait, dans l'Agenda 21 de Cugnaux, comme une des principales nuisances du secteur. Comment est-il envisageable de soumettre la population à des nuisances accrues, et de laisser échapper l'occasion de supprimer définitivement une nuisance dénoncée dans un diagnostic partagé ?

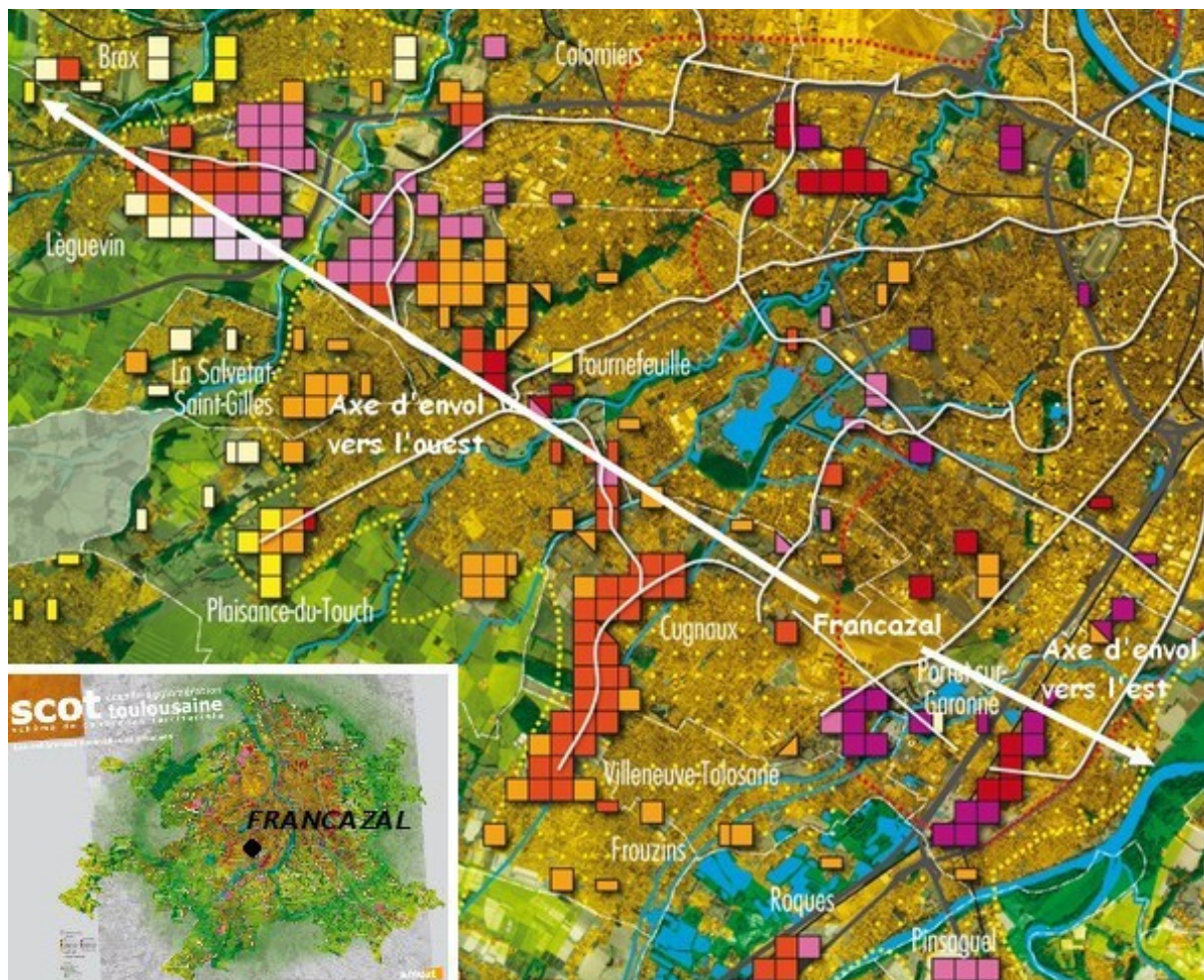
Ce choix est en outre contraire à la loi : « *La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales* » - Grenelle 1, Art 11-II

Enfin la solution imposée est néfaste pour la Région Midi-Pyrénées.

Au niveau du Grand Toulouse, la création d'une zone industrielle aéronautique à Francazal fait une concurrence inutile à Blagnac, dont la ZAC Aéroconstellation n'est pas entièrement occupée. Mais surtout, la mise en place de moyens exceptionnels, comme la création d'une cellule de « recrutement », assortis vraisemblablement de conditions très avantageuses, ne laisse aucune chance de développement aux aéroports des pôles d'équilibre régionaux que sont Auch et Tarbes.

En conclusion le Collectif Francazal estime qu'il faut que les décideurs admettent l'évidence que la solution aéronautique n'a pas d'avenir à Francazal, reviennent sur leur choix sans attendre la faillite de l'expérience en cours et s'investissent, *en concertation avec la population et ses associations*, dans la recherche d'un projet équilibré, créateur d'emplois et respectueux de l'environnement, tel que l'implantation de studios de cinéma.

Carte de situation de Francazal



Carte extraite du Scot de la grande agglomération toulousaine.

Sur le cartouche, on constate que Francazal occupe une position centrale dans l'agglomération (8 km de la place du Capitole).

De plus, l'examen de la distribution des pixels sur le plan de détails, qui marquent les autorisations de développer habitat et activité, permet de conclure que l'urbanisation, déjà dense autour de l'aéroport, est encore appelée à se densifier autour de la piste et des axes d'envol