

## Toulouse Blagnac :

[http://environnement.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/14\\_BulletinStatEnv\\_2008\\_sem2.pdf](http://environnement.toulouse.aeroport.fr/upload/pagesEdito/fichiers/14_BulletinStatEnv_2008_sem2.pdf). Le trafic de Blagnac 2007 et 2008 et notamment la ventilation trafic commercial / trafic non commercial en page 6 fournit quelques indications intéressantes : le non commercial est de l'ordre de 13000 à 15000 mouvements et une partie de ce trafic non commercial ne peut pas être délocalisé (essais, militaires, officiels). Grossièrement on peut penser que seuls les entraînements, les escales techniques, les privés et divers pourraient être des mouvements candidats au transfert sur une autre plate-forme soit un peu moins de la moitié. C'est une approche grossière car une partie de ce trafic, difficile à quantifier, resterait attachée à Blagnac notamment parmi les privés (vols de liaison de managers, ingénieurs, techniciens travaillant pour l'aéronautique et toutes les activités connexes ou non connexes mais implantées dans les environs, vols privés qui resteraient sur Blagnac pour la logistiques : centres d'affaire, hôtels, liaisons aériennes, terrestre,...). C'est donc un volume de trafic assez peu important (de l'ordre de 6%) qui serait concerné pour un éventuel transfert sur une autre plate-forme.

En terme de capacité Blagnac ne semble pas approcher la saturation bien qu'il soit difficile de la mesurer par comparaison à une autre plate-forme (<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/capatraf/capoutildeci.php>). C'est ce qui ressort de l'étude CAT'SUD de 2005 ([http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr/IMG/pdf/6\\_Env\\_t\\_Etudes\\_CATSud\\_synthese.pdf](http://www.dac-s.aviation-civile.gouv.fr/IMG/pdf/6_Env_t_Etudes_CATSud_synthese.pdf)) et la Société Aéroport Toulouse Blagnac est dans une démarche de développement importante. L'environnement étant une des principales préoccupations (le thème est largement traité sur le site de l'aéroport), l'affichage de la délocalisation d'une partie du trafic vers une nouvelle plate-forme serait un argument de poids face à des riverains hostiles aux projets de développement. Le gestionnaire a-t-il intérêt à délocaliser ce trafic ? Une partie apporte plus de contraintes que de retombées directes ou indirectes ; ce sont notamment les entraînements et quelques privés qui peuvent être dissuadés de se poser à Blagnac par une augmentation des redevances aéroportuaires. Pour le reste difficile de répondre mais il ne semble pas y avoir de limitation d'infrastructure au sol : la zone d'aviation générale semble correctement dimensionnée en parkings pour accueillir les privés et divers qui représentent la quasi-totalité du trafic pouvant être délocalisé (parking CHARLY et darse GOLF sur la carte AD2 LFBO APDC01 [https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF\\_AIPparSSection/VAC/AD/2/0910\\_AD-2.LFBO.pdf](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/2/0910_AD-2.LFBO.pdf)), sachant qu'une bonne partie de ce trafic utilise des infrastructures propres : trafic EADS, AIRBUS Industrie, avions d'état,...

## Toulouse Franczal

L'infrastructure est importante, elle permet d'accueillir des avions de type moyen courrier. Dans quel état est-elle ? Quels sont les investissements nécessaires pour la mettre aux normes civiles actuelles ? Quelle entreprise serait disposée à prendre en charge la gestion d'une plate-forme équipée pour l'approche et l'atterrissage aux instruments pour quelques milliers de mouvements annuels ? (Carte AD2 LFBF ATT01 [http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/PDF/VAC\\_MILITAIRE/AVUE\\_AD2\\_LFBF.pdf](http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/dia/PDF/VAC_MILITAIRE/AVUE_AD2_LFBF.pdf)).

## **Toulouse Lasbordes**

Les contraintes environnementales de cet aérodrome sont de plus en plus fortes (limitation du nombre d'avions en tour de piste, limitation du nombre de mouvements annuels, circuit d'aérodrome imposé, ...) <http://apcveb.free.fr/v5/spip.php> et carte AD2 LFCL ATT01 [https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF\\_AIPparSSection/VAC/AD/2/0910\\_AD-2.LFCL.pdf](https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/aip/enligne/PDF_AIPparSSection/VAC/AD/2/0910_AD-2.LFCL.pdf) (le survol des zones cerclées de bleu est à éviter). Le développement de l'activité est limité, L'école de pilotage ne peut pas se pratiquer dans de bonne conditions. Des riverains influents y voient une activité sans retombées économiques pour des privilégiés minoritaires. Le foncier suscite de nombreuses convoitises. Enfin des usagers influents ne serait peut-être pas hostiles à déménager sur une autre plateforme à condition qu'elle soit proche !