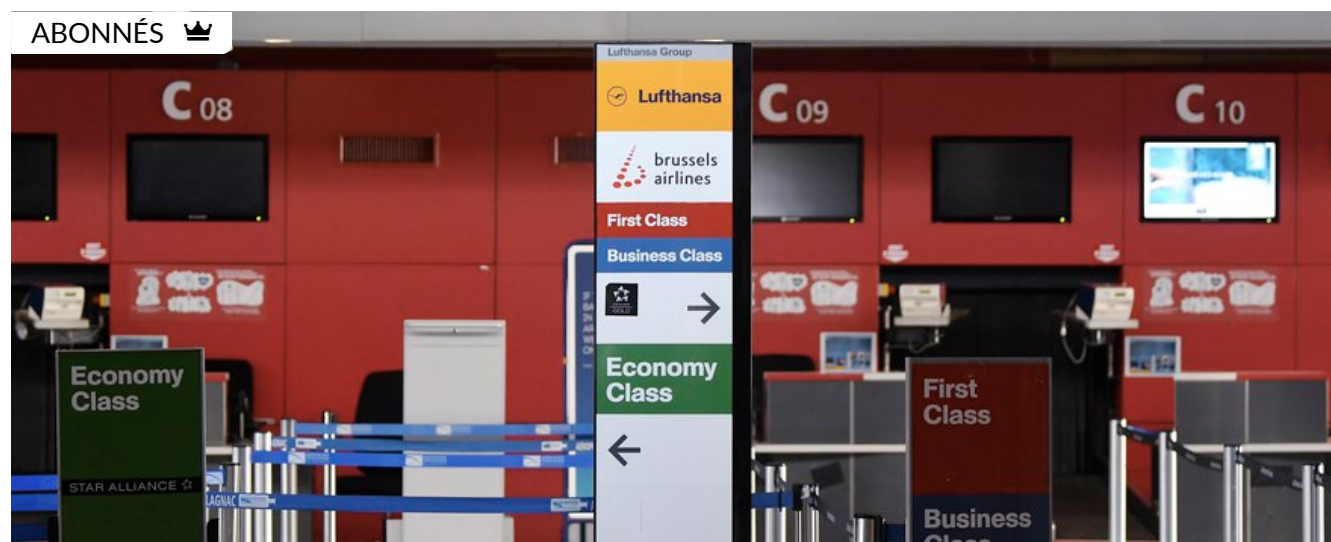


Accueil / Economie / Aéronautique

Toulouse : « L'industrie et les transports aériens doivent changer de modèle »



Aéronautique, Toulouse, Blagnac

Publié le 22/03/2021 à 19:31

Chantal Beer-Demander, présidente du collectif toulousain contre les nuisances aériennes, veut profiter de la baisse conjoncturelle du trafic aérien pour penser l'avenir de l'aéronautique.

Les ateliers citoyens sur l'avenir de l'aéronautique ont débouché sur quelles idées ?

Les participants du collectif Pensons l'aéronautique pour demain (PAD) ont travaillé selon trois axes. D'abord sur les compétences présentes dans le secteur aéronautique, sur la définition des besoins sociétaux et sur les secteurs porteurs d'avenir, l'agriculture, l'énergie, le transport et l'éducation. Ensuite sur la stratégie et les revendications pour sauvegarder l'emploi et esquisser un modèle économique et social capable de répondre aux enjeux de la crise climatique, mais aussi afin de sortir notre territoire de la mono-industrie. Enfin le troisième axe est celui du devenir du transport aérien en tenant compte des enjeux sanitaires et environnementaux. On y a repensé les usages de l'avion, en particulier dans le domaine du tourisme, et les leviers à mettre en œuvre pour contrôler l'évolution du transport aérien. Nombre de salariés restent attachés à l'aéronautique et ils sont les fers de lance de la transition du secteur, qui ne doit pas se faire à leurs dépens. Ils doivent être acteurs et non victimes.

Dans une économie Airbus dépendante, peut-on imaginer Toulouse sans industrie aéronautique ?

La question qui se pose est, en fait, celle du volume d'avions à produire dans les décennies à venir. Les perspectives de croissance, qui ont fondé les prévisions d'activité du secteur sont profondément mises à mal par la conjugaison de la crise pandémique et de la crise climatique.

“ ***« Les perspectives de croissance du secteur sont profondément mises à mal »*** ”

Toulouse et sa région devront donc combiner plusieurs dynamiques pour sortir de la mono-industrie

aéronautique, avec la diversification dans les secteurs de la production et des services porteurs d'alternatives, pour favoriser des circuits courts de production, de distribution et de consommation. Mais cela ne suffira pas. Il faudra avancer en direction de l'aménagement et de la diminution du temps de travail, générer de nouveaux imaginaires collectifs pour repenser une économie destinée à produire des biens socialement utiles.

Où en est le plan d'exposition aux nuisances aériennes pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac ?

La direction générale de l'aviation civile et l'aéroport de Toulouse-Blagnac montrent qu'ils savent faire traîner les dossiers, qui mettent en évidence l'échec des mesures de maîtrise et de réduction du bruit. Où est passée l'amélioration technique des appareils tant vantée par l'industrie, quand les zones de bruit dépassent déjà celles prévues pour 2030 ? Où est passé l'engagement de maîtrise et de réduction du bruit nocturne quand les zones impactées se font fortement étendues au nord comme au sud de l'agglomération toulousaine ? L'alternative est claire, étendre les zones de nuisances ou renoncer à une partie de la hausse du trafic... La solution a donc été de faire traîner et de ne rien faire !



Pour Chantal Beer-Demander, la baisse spectaculaire du trafic aérien est vécue comme une parenthèse enchantée. / Photo DDM

La baisse du trafic aérien liée à la crise sanitaire repose-t-elle les problématiques autrement ?

La crise sanitaire a été révélatrice de la situation délétère dans laquelle vivent bon nombre de riverains d'aéroport et les populations survolées. Elles ont vécu les mois de confinement sans trafic comme un soulagement, une respiration nouvelle. On a retrouvé le chant des oiseaux, la possibilité de prendre l'apéritif dans le jardin sans avoir un avion au-dessus de la tête toutes les trois minutes. Le retour progressif, même timide, du trafic est particulièrement pénible car le bruit des avions a des effets néfastes sur la santé. Risques de mortalité plus élevés notamment, perte du sommeil, stress chronique, mais également risque d'hypertension artérielle voire de détresse psychologique.

Faut-il construire un nouvel aéroport plus loin de la ville ?

C'était sans doute la bonne idée il y a 30 ans lorsqu'on a commencé à développer le transport aérien à Toulouse-Blagnac avec frénésie, mais ce n'est sûrement plus la bonne réponse aujourd'hui pour de multiples raisons, la première étant que personne n'en veut à côté de chez lui. La triste expérience qu'ont vécue les Nantais est éloquent.

“

« Moins de nuisances aériennes, ça veut forcément dire moins de trafic »...

”

À l'heure où l'on prône régulation, modération voire décroissance, il ne semble pas raisonnable d'envisager la création de nouvelles plates-formes en France, ni même de songer à l'extension des plates-formes existantes. Si l'on veut faire cohabiter les populations et le trafic aérien, une seule règle : moins de nuisances, donc moins de trafic. Alors proclamer que la solution serait dans l'artificialisation d'une partie des terres agricoles... sachant qu'Airbus ne déménagera pas, sonne comme une provocation... Qui est prêt à affronter l'installation d'une ZAD en périphérie toulousaine ?



Gilles-R. Souillés

VOIR LES COMMENTAIRES

Vous souhaitez suivre ce fil de discussion ?

SUIVRE CE FIL

Réagir



Ajouter un commentaire

PUBLIER MON COMMENTAIRE

Lire la charte de modération

Les commentaires (1)



Simpatico Il y a 49 minutes Le 22/03/2021 à 20:46

On est revenu au temps des prophètes de malheur, et fiers et heureux de l'être, des jérémiades.

RÉPONDRE

SIGNALER UN ABUS