



Lot & Corrèze

Siège Social : 150 Route de Noailhac
19500 Turenne-Corrèze

Tél : 05 65 37 75 20

<http://www.turenne-environnement.org>

Aéroport de Brive-Souillac :

Les dispositions du « Grenelle de l'environnement » face à la confusion de l'état actuel du projet : Contribution à une solution

A- État des lieux financier et économique

1-Fin 2007, l'investissement n'est toujours pas bouclé.

- L'opérateur privé dans le partenariat privé-public n'a toujours pas été trouvé. Il devait s'engager à investir 10 millions d'euros pour la construction de l'aérogare. Le financement public va devoir prendre le relais. Sous quelle forme ? Emprunt, impôts ?
- La vente des terrains de l'aérodrome actuel de Brive-Laroche semble avoir fait l'objet d'évaluation erronée. Quelle est la vraie valeur de ces terrains situés auprès d'une entreprise de distribution de gaz classée Seveso 2 ?
- Le projet de financement de l'aéroport n'a pas fait l'objet d'une étude économique sérieuse : les vols « low-cost » qui sont censés en assurer la viabilité ou tout au moins l'utilité profiteraient principalement aux deux régions et départements voisins et non au Limousin et à la Corrèze qui financent le projet à plus de 75% indépendamment du nouveau financement qu'il faudra trouver suite à la défaillance du partenaire privé.
- La topographie des lieux a fait l'objet d'une étude erronée sur la distance de sécurité nécessaire en bout de piste qui a conduit à racheter des terrains et à prévoir la construction d'un barreau routier détournant la RN 20 devenu à charge des départements. Ce coût supplémentaire risque de conduire à un dépassement budgétaire.
- L'erreur topographique précitée, la sous-estimation manifeste du coût des travaux dès l'origine ceux-ci le renchérissement inéluctable de ceux-ci du fait du retard pris et du coût des matières feront atteindre le seuil des 50 millions d'euros nécessitant le réexamen complet du dossier pour bénéficier des fonds européens : nous demandons la communication exacte du montant des dépenses y compris celles directement liées comme le détournement des routes départementales, les installations météorologiques, les cuves d'hydrocarbures, le détournement de la ligne à haute tension.
- La décision de surseoir aux travaux pour raisons électorales et de bloquer pour trois ans (pas d'ouverture avant 2010) les dépenses engagées et payées à hauteur d'au moins 30 millions d'euros pour le terrassement et l'enrobage représente pour le syndicat mixte et les financeurs publics un manque à gagner de 4,5 millions d'euros en fonction des normes usuelles de placement, sans compter que les travaux d'enrobage de la piste devront être refaits car le roulage régulier des aéronefs (le dépôt de gomme protégé la piste) est une exigence de maintien de la praticité du tarmac.

—

2- L'exploitation ne fait l'objet d'aucune précision

- Le syndicat mixte chargé initialement de la construction a, sur décision de son Président, endossé la charge de l'exploitation (risque pérenne de déficit) sans que la décision n'ait fait semblé-t-il l'objet d'une délibération avec les collectivités qui le composent.

-S'agit-il d'exploiter un simple transfert de la structure actuelle : auquel cas, l'investissement est disproportionné et il faut s'interroger sur la société exploitante. Qui acceptera d'entretenir du personnel pour trois heures de fonctionnement/jour alors qu'il nous est rapporté que l'exploitant actuel la société Samser à Noisy le Grand souhaite arrêter son office ? De plus, le déficit risque de s'aggraver, la société Airliner, la compagnie aérienne actuelle venant de réclamer à l'image des « low-cost » 3 millions d'euros pour assurer la desserte entre Agen et Paris._

-S'agit-il d'une structure internationale principalement consacrée aux vols « low-cost ». Rien ne semble avoir été préparé ni chiffré. Aucune étude de marché intégrant la concurrence avec les aéroports voisins, notamment Limoges dans la même région n'a été faite.

-N'a-t-on pas tout simplement surestimé la catégorie d'aérodrome à laquelle devait appartenir cette nouvelle structure (catégorie B) ?

Qui paiera la compensation financière alors que les dessertes profiteront essentiellement aux deux départements voisins de la Dordogne et du Lot plus touristiques ?_

Qui paiera les lourds investissements sécuritaires qui ne feront que se développer avec le temps (Poste information filtrage avec stérilisation des passagers, camion aéronautique spécifique de pompiers capable d'atteindre 240 km/h et pouvant débiter 100 mètres cubes de gaz carbonique par minute et évalué 1million d'euros et le portique de dégivrage. alors que le syndicat mixte de l'aéroport hésite à réaliser l'achat d'un treuil pour la traction silencieuse des planeurs évalué à seulement 100 000 euros ?

Qui paiera le personnel de contrôle aérien, obligatoirement fonctionnaire de la direction de l'Aviation Civile en remplacement des agents municipaux actuels (AFIS) ?

Qui paiera les effectifs de l'aérodrome qui devront compter au minimum 45 personnes entre les douaniers, les policiers, les contrôleurs, le personnel d'embarquement et de débarquement, le personnel technique de gestion de vol et de remorquage ?

Sans oublier la structure hôtelière de proximité d'au moins 300 chambres immédiatement disponibles en cas de problème technique.

B- La volonté de réduire les nuisances n'est pas déterminée :

1-Nuisances hydro-géologiques :

Nous avons contesté l'étude d'impact réalisé par le cabinet Ginger et avons fait connaître les critiques de l'hydrogéologue indépendant que nous avons mandaté. Il ressort notamment que, pour nous, les traçages sur le terrain n'ont pas été réalisés dans les conditions d'obtention d'une vitesse maximale d'infiltration en zone karstique. Pendant les travaux il nous a été précisé qu'il n'y avait pas de présence d'hydrogéologue sur le terrain : ceci nous a fortement inquiété et avons sollicité le préfet de Corrèze pour que des spéléologues puissent intervenir dans les cavités mises à découvert par les explosions de tir. Nous avons eu droit à une fin de non-recevoir. Le bouleversement provoqué par le déplacement de plus de deux millions huit cent mille mètres cubes de matériaux constitués par l'arasement des collines dans les dolines n'est pas, à notre avis, sans conséquence sur l'approvisionnement en eau des communes avoisinantes puisqu'il couvre en majeure partie le bassin de captage du Sorpt.

En outre, nous craignons que le système aquifère doive recevoir les eaux de ruissellement émanant des dix huit hectares et demi imperméabilisés : ceux-ci seront imprégnés inmanquablement d'hydrocarbures et d'éthers de glycol.

Enfin, les zones de ballastage n'ont pas été définies : en cas de problème, un avion doit pouvoir libérer son carburant en moins de 3 minutes avant de se poser : cette zone sera interdite à l'élevage et à la culture.

2-Nuisances sanitaires (Phoniques et Chimiques)

Les moteurs d'avions émettent principalement les composants polluants suivants : oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), hydrocarbures et composés organiques volatils (HC,COV),dioxyde de soufre (SO2), particules solides qui sont des suies , dioxyde de carbone (CO2) et de la vapeur d'eau.

Quid des mesures ?

Il a été précisé qu'au regard de la configuration « ad hoc » du plan d'exposition au bruit (PEB), il n'y aura aucune indemnisation des riverains, notamment en matière d'isolation des vitrages.

Les trois aéro-clubs basés sur l'aérodrome réalisent 80 baptêmes de l'air par week-end et souhaitent les développer. Aucun engagement ferme n'a été pris quant à l'acquisition d'un treuil pour tracter les planeurs au lieu des bruyants monomoteurs (baptêmes de l'air, envols de planeurs, écoles de pilotage, voltige...) effectuant des tours de piste. L'équipement obligatoire de silencieux et d'hélices tripales reste au stade du vœu pieux.

3- Nuisances patrimoniales :

Le projet induira d'importants préjudices patrimoniaux. Tout d'abord pour les riverains ou voisins : abaissement de la valeur de leurs biens, à commencer par l'évaluation en baisse de leur maison et également pour les intérêts collectifs (gîtes ruraux, terrasses de hôtels-restaurants, balades G.R, site classés... principalement en Corrèze sur les communes de Nespouls, Noailles, Charrier-Ferrière, Estivals, Chasteaux, Turenne, Jugeals-Nazareth, dans le Lot, sur les communes de Cressensac, Gignac, Sarrazac, Cuzance, Cazillac, Les- Quatre-Routes, Cavagnac, Condat, Strenquels, Saint-Michel-de-Bannières).

Enfin, les préjudices culturels relatifs à l'archéologie sont certains : il y a d'irréparables dommages compte-tenu de l'insuffisante campagne de fouilles faite en urgence et pour un simple réperage sur 200 hectares d'emprise dans ce secteur très riche pour la préhistoire et la période gallo-romaine.

Et n'oublions pas les préjudices touchant aussi la faune et aujourd'hui avérés : l'habitat de l'Azuré du Serpolet, papillon protégé en droit communautaire, est bouleversé tandis que celui des chauve-souris au Gouffre de la Fage est compromis.

C-En conclusion :

A l'heure où l'environnement devient un véritable enjeu et où les coûts du pétrole et de la sécurité vont croître exponentiellement et au moment où il faut se montrer vraiment économe de l'argent public, que faut-il faire ?

Les exigences mises en avant par le « Grenelle de l'Environnement » créent une rupture dans nos modes de développement, changent la donne du projet aéroportuaire et conduisent à la réouverture du débat.

Peut-on parler de réchauffement climatique, d'effet de serre et favoriser le transport aérien : la réponse est non.

Il faut trouver une solution, en ayant soin, tout d'abord, de bien redéfinir les buts poursuivis par les promoteurs de ce projet. S'il s'agit de dynamiser la région sud de Brive en développant son économie, objectif auquel nous ne pouvons qu'adhérer, alors...

1. Construire un aéroport international avec des financements publics, assurer les déficits prévus par des fonds publics et rêver d'une rentabilité assurée par le trafic « low-cost » est un leurre.

D'après le « Grenelle de l'environnement » la construction de nouvelles structures aéroportuaires n'est possible que « si le déplacement de trafic est nécessité par des contraintes environnementales ».

Il est également prévu sauf pour des raisons de sécurité de ne plus augmenter les capacités aéroportuaires.

Le ministre d'Etat chargé de l'environnement a souligné à Nantes le 26 octobre dernier que même si un aéroport devait en remplacer un autre, il ne le pouvait qu'en cas d'augmentation naturelle du trafic de l'aéroport existant et il écartait de cette augmentation le trafic lié aux compagnies aériennes « low-Cost » qui sont artificiellement liées au dumping social et aux subventions locales et sont loin d'être garantes du développement durable économique, écologique et social. En outre, tout mettre sur le « low-cost » c'est promouvoir comme priorité locale l'arrivée massive de touristes d'Europe du Nord principalement axés sur la spéculation immobilière qui peut être jugée par certains comme un frein pour l'acquisition de logements par nos enfants.

De plus, la compétitivité avec des structures voisines et les coûts induits par une concurrence suicidaire s'ajoutent à une activité dont les limites seront rapidement définies par l'augmentation de dépenses en carburant, les exigences en matière de sécurité et les coûts d'exploitation ainsi que nous l'avons exposé précédemment.

L'adjonction sans rapport d'une zone d'activités de plus de 100 hectares à Gignac-Cressensac est sans lien avec cette structure dédiée au seul tourisme.

Brive est à moins de deux heures de Toulouse-Blagnac et sera dès la fin de la jonction autoroutière à 1h30 de Bordeaux-Mérignac qui sont deux aéroports internationaux totalisant à eux deux plus de 10 millions de passagers.

A un peu plus d'une heure de Brive, notre région Limousin a un aéroport régional à Limoges qui fonctionne bien avec 350 000 passagers. Une navette gratuite depuis Tulle et Brive peut être mise en place.

Enfin la création de la liaison rapide en voiture TGV pour rejoindre Juvisy et Paris permet de rejoindre Roissy et Orly pour tous les vols internationaux directement en évitant Paris.

2. Limiter le transfert au seul trafic existant à l'aéroport de Brive-Laroche et à ses activités de loisirs est une solution coûteuse.

En effet, le déficit dû à la faible activité qui ira en décroissant ne permettra pas d'assurer une quelconque rentabilité.

Quel opérateur privé acceptera aujourd'hui d'assurer une gestion de trafic nécessitant un effectif à temps partiel ?

Les frais fixes seront très élevés et le déficit restera à la charge des contribuables locaux.

Le risque de cette solution est que la société exploitante essaiera par tous les moyens de rentabiliser la structure déficitaire avec du fret, des essais "touch and go", des meetings aériens, des mises à disposition du site pour des manifestations bruyantes... et insupportables pour les riverains.

3. Maintenir l'aéroport de Brive-Laroche et reconvertir le site de Nespouls/ Cressensac en Parc d'Activités se substituant à la zone d'activités interdépartementale prévue à Gignac est la meilleure solution car elle respecte les accords du Grenelle de l'Environnement, profite de l'argent investi et fait réaliser une économie appréciable aux deux départements.

Certes, le point de départ de la volonté de transfert a été le risque de pente qui oblige l'aérodrome à fonctionner en mode dérogatoire depuis plus de trente ans comme d'autres aéroports en France et lui interdit le trafic des moyens porteurs.

Nous demandons le réexamen du concept de dangerosité qui a été exacerbé. En clair, cet aéroport ne peut-il se contenter de la fréquentation d'avions à hélices type ATR bien suffisante pour son trafic commercial en voie de décroissance. Ce mode de fonctionnement ne peut-il être maintenu quelques années dans la mesure où le trafic aérien sur courtes distances deviendra obsolète par les contraintes environnementales et son coût pour les quelques hommes d'affaires empruntant la liaison Paris-Brive en période ouvrable (fermeture au cœur de l'été).

Les courriers aériens courts n'ont aucun avenir et devront être regroupés : le cabotage des avions à hélices entre Paris et Brive et pourquoi pas entre Limoges et Brive comme c'était le cas précédemment peut être maintenu sur le terrain de Brive-Laroche et l'aviation de loisirs qui est très satisfaite des conditions de trafic et d'hébergement continuer ses activités à Brive-Laroche.

D'ici 2017, le TGV desservant Paris sera opérationnel et la ligne desservant Juvisy et Roissy permet déjà un accès facilité avec les liaisons aériennes internationales depuis Paris.

Il faut parfois avoir l'audace d'arrêter un mauvais projet et le « Grenelle de l'Environnement » en donne l'occasion. Fournissons l'exemple d'une agglomération moyenne dynamique maîtresse de son destin refusant une structure inadaptée à tout développement durable.

Dans ce schéma, il y aurait substitution de la zone d'activités de Gignac-Cressensac au projet de l'aéroport puisque le mal est fait avec le terrassement et l'enrobage à Nespouls/ Cressensac et que les problèmes financiers et environnementaux à venir s'avèrent considérables voire insurmontables.

Ne serait-il pas judicieux de repenser la structure en la transformant en Aéroparc d'activités à l'image de ce qui a été réalisé à Belfort et de ce qui est en cours de réalisation à Vesoul ?

Belfort a renoncé à transformer son aéroport de l'OTAN désaffecté d'une dimension quasi-identique au projet de Brive-Souillac qui devait être transformé en aéroport civil et dont les nuisances étaient considérées comme insupportables par les riverains. Le terrain a été transformé en zone d'activités de 280 hectares pour le meilleur profit de l'économie locale.

Notre site étant à la fois sur le Lot et la Corrèze, il est possible de déplacer cette zone interdépartementale prévue à Gignac-Cressensac sur le site aéroportuaire sans en changer le mode opérationnel.

Cet investissement qui pourrait être réalisé par les mêmes autorités publiques pourrait l'être avec le concours de PALME, association nationale pour la qualité environnementale et le développement durable des territoires d'activités.

Nous aurions réconcilié développement durable et finances publiques et chacun s'y retrouverait.

C'est un enjeu fondamental qui concerne principalement le Sud de la Corrèze et le Nord du Lot et qui doit être débattu devant les citoyens avant les élections locales : notre association est prête à y prendre démocratiquement sa place.