

**COLLECTIF CONTRE LA PRIVATISATION DE LA GESTION DE  
L'AÉROPORT TOULOUSE-BLAGNAC / CCNAAT**

32, avenue Lamartine 31100 Toulouse - Tel : 06 25 43 22 33  
www.facebook.com/collectifcontreprivatisationaeroporttoulouse



## Questions aux candidats aux élections régionales

**Madame, Monsieur,**

Vous êtes candidat-e à la fonction de conseiller régional de la région Midi-Pyrénées Languedoc Roussillon et devez donc connaître la situation de l'aéroport Toulouse Blagnac, infrastructure majeure de notre territoire.

La société de gestion de l'aéroport vient en effet d'être privatisée par le biais de la vente des parts de l'État (49,9 %) au profit du consortium Symbiose (composé des sociétés SNC Lavalin, Handong Hi-Speed Group et Friedmann Pacific Asset Management). Au même titre que Toulouse Métropole et le département de la Haute-Garonne, le conseil régional Midi-Pyrénées détient 5 % des parts de la société de gestion. Le consortium, rebaptisé CASIL Europe, qui a déjà investi 308 millions d'euros pour l'achat de ses parts, a provisionné 7 autres millions pour l'agrandissement du Hall D. Sachant qu'il n'a que 30 ans pour rentabiliser ses investissements et que la moitié des revenus annuels de l'aéroport n'amènerait qu'environ 170 millions sur la période, un doublement extrêmement rapide de ceux-ci sera donc sûrement exigé par les investisseurs.

Les moyens pour arriver à de telles marges sont malheureusement connus :

- hausse très rapide du trafic comme confirmé par Mme Idrac aux représentants des salariés avec « le passage de 8 à 10 millions de passagers en 2 ans avant de passer très vite à 12 millions (soit +50%) » et donc augmentation des nuisances sonores et atmosphériques.

- intensification du travail, précarisation et pressions salariales pour le personnel

- baisse des moyens et des exigences sur la sécurité.

- augmentation des frais pour les compagnies, les usagers et les utilisateurs des pistes comme Airbus.

Notre collectif se bat depuis le début, avec notamment des recours en justice, contre cette privatisation d'un monopole public qui devrait par définition être exclu du domaine privé. Les conséquences sur les populations alentours en termes de nuisances sonores (déjà plus de 100 000 personnes impactées), de pollution de l'air (+ 200 000 personnes impactées) ou sur le réchauffement climatique sont trop importantes pour être guidées par le seul objectif de rentabilité financière.

Nous dénonçons la privatisation, la procédure d'attribution ainsi que les objectifs d'augmentation du trafic et souhaiterions connaître vos positionnements sur ces thèmes :

### **I / Sur la privatisation**

**1/ Êtes vous prêt à vous associer à la procédure judiciaire de dénonciation de la privatisation d'un monopole public ?**

**2/ Entamerez vous une procédure judiciaire de déchéance du contrat de concession en cas de malversations financières avérées des sociétés composantes de CASIL Europe, ou de non respect des lois sur la santé, la pollution, la sécurité, ou des conventions collectives par la société ATB ?**

**3/ En cas de rupture du contrat de concession par la justice, vous positionnez vous contre toute nouvelle tentative de concession, ou même de délégation de service public ?**

### **II / Sur une procédure d'attribution opaque, des concessionnaires sulfureux**

La société SNC Lavalin, déjà gestionnaire de l'aéroport de Toulouse Francazal, était partie prenante du consortium Symbiose lors du dépôt de dossier de candidature, alors qu'elle ne figure plus dans le contrat de concession, il y a donc infraction manifeste au processus d'appel d'offre.

Les raisons de ce retrait soudain de l'opérateur technique de l'offre sino-canadienne sont connues. Reconnus coupables de corruption et de fraude en Suisse, au Canada, en Inde, la banque mondiale les a sanctionnés d'interdiction d'appel d'offre pour 10 ans (ramené récemment à 5 ans) le gouvernement québécois pourrait leur retirer leur licence d'entrepreneur du bâtiment et les révélations se poursuivent notamment sur des contrats en Lybie.

La société CASIL Europe, avec un capital de 10 000€ et un siège social fictif à Paris, est dénoncée par Médiapart comme une société écran, ses sociétés fondatrices étant par ailleurs basées dans des paradis fiscaux. Son PDG actuel, M. Poon Ho Man, disparu depuis fin mai, est, d'après la presse chinoise, cité dans une affaire de corruption. Il a démissionné du Conseil de surveillance d'ATB mais pas de Casil Europe.

**4/ Êtes vous prêt à vous associer à la procédure judiciaire de dénonciation de la procédure d'attribution ?**

**5/ Demanderez vous qu'avant toute nouvelle décision du comité de gestion d'ATB, la situation de CASIL Europe soit éclaircie aussi bien au niveau de sa direction que dans la provenance de ses fonds ?**

**6/ Exigerez vous de même la clarification des fonctions assurées actuellement par la société SNC Lavalin dans la gestion de l'aéroport, des conditions des contrats éventuellement déjà conclus et des exigences des appels d'offre à venir ?**

### **III/ L'augmentation du trafic n'est ni souhaitable ni réaliste**

Les pollutions sonores et de l'air sont reconnues par les divers organismes sanitaires (OMS, INVS,) comme des facteurs majeurs de l'augmentation des maladies respiratoires, cardio-vasculaires, des troubles digestifs, rénaux et nerveux... Le bruit et la pollution de l'air tuent.

L'activité aérienne participe tant au réchauffement climatique par l'émission de CO<sub>2</sub>, principal gaz à effet de serre, qu'à la pollution de l'atmosphère, par l'émission de NO<sub>x</sub> (particules fines très néfastes pour la santé). Ainsi en France, l'augmentation de 96,7% des émissions de CO<sub>2</sub> du trafic aérien entre 1990 et 2007 a anéanti 30% de l'effort collectif de l'ensemble des autres secteurs !

Les derniers relevés de bruit sur l'agglomération Toulousaine confirment la responsabilité importante de l'aéroport dans ces nuisances (BruitParif Mars 2015),

Les couloirs d'atterrissage survolent des zones fortement peuplées, et passent même dans les 300 m de sécurité au dessus du site Seveso2 d'Heraklès-Safran.

**7/ Pensez vous, comme nous, que les objectifs de santé publique, de préservation du climat et de sécurité aérienne imposent donc une réduction des rotations, un travail sur les trajectoires, les volumes sonores ainsi qu'un couvre-feu comme à l'aéroport d'Orly ? à Strasbourg ? Ou à Francfort ?**

**8/ Êtes vous prêt à financer les capteurs sonores et de pollutions aériennes nécessaires à un diagnostic précis ? avec la création d'un véritable Observatoire Régional du Trafic Aérien et des nuisances associées.**

### **IV/ Le trafic sur l'aéroport a augmenté de 14 % depuis 2008**

L'ouverture en 2017 des LGV Tours – Bordeaux et de contournement de Nîmes et Montpellier devrait reporter une partie des voyageurs sur le rail, la LGV Bordeaux Toulouse devrait amplifier ce phénomène dès 2024. Or, les objectifs affichés par le nouveau gestionnaire de doublement du trafic ne peuvent s'entendre qu'en créant un Hub (plateforme de transit) ; ce qui ne présente aucun intérêt économique pour le développement de la Région mais est un facteur d'aggravations des nuisances pour les populations survolées.

**9/ Dénoncerez vous le projet industriel de l'actuel gestionnaire majoritaire ?**

**10/ Comment procéderez vous pour empêcher les investissements visant à l'augmentation des rotations, sachant que la minorité de blocage est une illusion ?**

**11/ Vous opposerez vous à tous travaux d'aménagements qui viseraient à créer un hub, comme une plateforme permettant l'arrivée de gros porteurs (A380) ?**

**12/ Êtes vous prêt pour cela à dénoncer en justice le pacte d'actionnaire qui lie les décisions de l'État à l'actionnaire majoritaire ?**

**13/ Quels seront vos actions pour favoriser les alternatives à l'avion et limiter les besoins de déplacement (report modal, technologies de l'information et de la communication, localisation de l'économie, circuits courts...) ?**