

Un siècle de développement au prisme de l'industrie aéronautique

Jean-Marc ZULIANI

**Maître de conférences en géographie économique et aménagement, membre du LISST – CNRS
Université Toulouse II – Jean-Jaurès**

Début XXe siècle :

- Dans le cadre de l'effort de guerre (conflit mondial 1914-1918), installation de l'usine Latécoère (800 personnes) et aménagement d'un terrain d'aviation dans la zone de maraîchage de Montaudran en 1917 (production de 600 avions militaires Salmson).
- 1er vol d'un appareil Salmson de la compagnie aérienne Aéropostale en 1918 jusqu'à Rabat.

Années 1920 :

- Fondation en 1920 dans le quartier des Minimes (usine Saint-Éloi), au nord de Toulouse, de la société « Avions Dewoitine » rebaptisée en 1928 « Société aéronautique française » (conception et fabrication d'avions chasseurs-bombardiers) et installation du bureau d'études dans le quartier du Pont des Demoiselles.
- Après une activité aérienne attestée depuis 1912, aménagement de l'aérodrome civil et militaire de Franczal en 1921 où la société « Avions Dewoitine » réalise ses vols d'essai.
- Au cours des années 1920 et 1930 (plate-forme de Montaudran), diversification des productions de Latécoère dans les avions de transport commercial, postal et de passagers, et essor des lignes de l'Aéropostale vers le Maroc, l'Afrique-Occidentale française et l'Amérique du Sud.



Années 1930 :

- Scission en 1932 entre l'entreprise Aéropostale et la Société industrielle d'aviation Latécoère (SILAT), puis nationalisation en 1933 de l'Aéropostale entrée dans le giron d'Air France.
- Lancement en 1938 des travaux d'aménagement de l'aéroport civil de Toulouse-Blagnac au nord-ouest de l'agglomération.
- Installation en 1936 d'une soufflerie aérodynamique à l'Institut de Mécaniques des Fluides de Toulouse (île du Ramier) et contractualisations scientifiques avec Latécoère et Dewoitine.
- Nationalisation en 1937 de la SAF par l'État (gouvernement du Front populaire), puis création de la Société nationale des constructions aéronautiques du Midi (SNCAM) et construction, fin 1939, d'une usine d'assemblage (chasseurs D520) à Saint-Martin-du-Touch au pied des pistes du nouvel aéroport de Toulouse-Blagnac.

Années 1940 :

- Transfert de la SILAT (hydravions commerciaux) dans le quartier de Périole (est toulousain) en 1940 et installation à Montaudran de l'usine Bréguet Aviation (petits hydravions et maintenance).
- Déménagement en 1940 à Toulouse en zone libre, après l'armistice avec l'Allemagne nazie, de l'école d'ingénieurs ENSICA et du centre national d'essai des matériels (CEAT) implanté sur deux sites : à Toulouse, dans le quartier de Jolimont, et à Balma (espace « Guillaumet » en bordure de l'Hers, formant aujourd'hui l'emprise de la DGA pour les expertises et essais aéronautiques).
- Absorption en 1941 de la SNCAM par la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est (SNCASE).

- Bombardements alliés en 1944 de l'aérodrome de Franczal et des sites industriels de Saint-Martin-du-Touch et de Montaudran utilisés alors par l'occupant allemand.
- Reconstruction et remise en service fin 1944-début 1945 des pistes et des usines endommagées.
- Construction en 1949 du quadriréacteur Armagnac par la SNCASE (réussite industrielle mais échec commercial), et implantation de bureaux d'études et d'ateliers sur le site de Blagnac.

Années 1950 :

- Lancement par la SNCASE du programme de biréacteur Caravelle en 1951 et premier vol d'essai en 1955.
- Mise en service officielle de l'aéroport Toulouse-Blagnac avec l'aménagement de l'aérogare en 1953.
- Implantation en 1954 de l'usine Fouga (Potez-Aviation) à Blagnac absorbée ensuite en 1970 par Sud-Aviation.
- Création en 1957 de Sud-Aviation succédant à la SNCASE.
- Extension des emprises et des usines Sud-Aviation de Saint-Éloi (1958) et de Saint-Martin-du-Touch (1959, programme aéronautique Caravelle).
- Implantation des premiers partenaires sous-traitants au nord et nord-ouest de l'agglomération : ABG-SEMCA, Microturbo, Collins Aerospace (futur Rockwell Collins).
- Renforcement du centre de réparation et de maintenance d'Air France (ex-site de l'Aéropostale) en bordure de l'aérodrome de Montaudran.

Années 1960 :

- Lancement du programme supersonique franco-britannique Concorde (projet Sud-Aviation et British Aircraft Corporation) en 1961 (assemblage à Saint-Martin-du-Touch des appareils construits en France) et premier vol d'essai en 1969.
- Politique des métropoles d'équilibre lancée dès 1963 avec, pour Toulouse, la décentralisation de l'ENSAE (SUPAERO), de l'ONERA, de l'ENAC, du CNES (Centre national d'études spatiales), ainsi que la création du LAAS, le tout implanté sur le nouveau campus scientifique de Lespinet au sud-est de la ville.
- Plan d'urbanisme « Colomiers Ville Neuve » (plan Viguier) avec aménagement, dès 1967, du Parc aéronautique au contact du site de Sud-Aviation à l'ouest de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.
- Prémices des rapprochements entre industriels français et allemands de l'aéronautique autour d'un avion militaire de transport (Transall, 1963), et d'un biréacteur civil à large fuselage (A300B, 1968).

Années 1970 :

- Transfert en 1970 de l'usine Bréguet-Dassault à Colomiers (appareils militaires de transport et chasseurs-bombardiers « Jaguar »), implantations respectives en 1971 et 1973 des équipementiers Technofan (systèmes de ventilation) et de Goodrich (nacelles de réacteurs).
- Création du GIE Airbus en 1970 d'abord implanté à Paris, fondation de la Société nationale industrielle aérospatiale (SNIAS) et officialisation du programme A300 (biréacteur moyen-courrier) en 1971.
- Aménagement en 1973 de la ZAC d'activités tertiaires de l'aéroport par la Ville de Blagnac.
- Transfert et installation du siège du GIE Airbus à Blagnac en 1974 et lancement en 1979 du programme aéronautique A310.
- Achèvement de la décentralisation du CNES en 1974 et arrivée, dès 1979, des constructeurs de satellites et d'équipements spatiaux (Matra Espace, Alcatel Espace), ainsi que des premiers sous-traitants informatiques de haut niveau.

Années 1980 :

- Officialisation en 1982 du GIE ATR (SNIAS-Aeritalia) avec installation des bureaux à Blagnac et lancement de l'ATR 42 en 1986 puis de l'ATR 72 en 1988.
- Création en 1983 de la société Aérospatiale, héritière de la SNIAS.
- Arrêt définitif du programme industriel Concorde en 1985 (échec commercial).
- Lancement en 1984 du biréacteur moyen-courrier A320 suivi, en 1989, du modèle A321 (virage numérique pris par Airbus avec commandes de vol et commandes moteur électrique, calculateurs centraux, système de



maintenance embarquée centralisée ; introduction de pièces en composite carbone), et succès commercial dès la fin des années 1980 et le début de la décennie 1990 (plus de 10 000 appareils vendus et livrés à ce jour).

- Lancement conjoint en 1986 des programmes de long-courriers A330 et A340 avec aménagement (1989-1992) de l'usine d'assemblage Clément Ader à Colomiers.
- Inauguration en 1986 du bureau d'études central de la division d'Aérospatiale à Saint-Martin-du-Touch (3 500 personnes) et extension des usines de Saint-Éloi (mâts de moteur), de Saint-Martin (assemblage des appareils ATR et A320) et du site industriel de Blagnac (essais en vol, laboratoires, bancs de tests, câblage...).
- Densification dès 1985-1986 du nombre des opérateurs sous-traitants en ingénierie et en informatique de haut niveau parmi les premières plates-formes de bureaux construites dans la zone aéroportuaire (Toulouse, Colomiers, Cornebarrieu, Blagnac).

Années 1990 :

- Implantation à Blagnac en 1990 du GIE ATR et fermeture en 1991 de l'usine Dassault de Colomiers reprise par Aérospatiale ; extension en 1991 du siège social d'Airbus puis des services de formation, commercialisation et après-vente (« Customer services ») en 1993.
- Création du SIVOM Blagnac Constellation en 1996 (Aussonne, Blagnac, Beauzelle, Cornebarrieu, Mondonville, Seilh) et de la SEM Constellation en 1999.
- Lancement en 1990 sur le territoire de Toulouse de la ZAC de Saint-Martin-du-Touch avec une partie réservée à l'implantation future d'activités aéronautiques, industrielles ou de services.
- Signature d'un protocole État-Région-Département-District du Grand Toulouse-SIVOM Blagnac Constellation en 1999 : « Pacte fondateur AéroConstellation - parc d'activités aéronautiques - Engagement de faisabilité ».
- Lancement en 1999 du programme d'avion militaire de transport polyvalent à A400M.
- Amorce en 1999 de la privatisation d'Aérospatiale et fusion engagée avec Matra en vue de la création d'une firme européenne du secteur de l'aérospatiale et de la défense.

Années 2000 :

- Création en 2000 de la société européenne EADS (European Aeronautic Defence and Space avec siège bicéphale : Paris et Munich), et lancement, fin 2000, du programme A380 (quadriréacteur gros-porteur d'Airbus).
- Projet de ZAC AéroConstellation (360 ha) retenu en 2000 pour l'accueil des halls d'assemblage de l'A380 et des nouveaux ateliers de maintenance d'Air France avec approbation des PLU de Blagnac et Cornebarrieu en 2001, 1ers PLU de France.
- Création en 2001 de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, maître d'ouvrage de la ZAC AéroConstellation, engagement des ZAC Andromède (habitat et bureaux, 210 ha) à Blagnac et Monges-Croix (habitat, 57 ha) et à Cornebarrieu (programme « Constellation »).
- Présentation en 2001 du projet de l'itinéraire à grand gabarit destiné au convoyage depuis Langon (Gironde) des pièces hors gabarit du gros porteur A380 (voilures, fuselages, cockpits).
- Fermeture en 2003 de l'aérodrome de Toulouse-Montaudran et du centre de maintenance d'Air France avec transfert sur le site AéroConstellation inauguré en 2004, en parallèle avec l'achèvement de l'usine Lagardère d'Airbus (montage et essais au sol des appareils A380), et l'engagement par la CA du Grand Toulouse d'une politique de réserve foncière dans le nord-ouest toulousain au profit d'Airbus et de ses sous-traitants.
- Fin de la totalité des travaux de l'itinéraire à grand gabarit en 2004 et 1er vol d'essai de l'A380 en 2005.
- Lancement en 2004 du programme A350, biréacteur à long rayon d'action avec fuselage et ailes réalisés en matériaux composites, et arrêt de la production en 2006 du modèle pionnier A300/A310.
- Construction en 2006 au nord-ouest de l'aéroport de Toulouse-Blagnac du « Delivery Center Airbus », centre de livraison des appareils aux compagnies clientes (40 ha), afin de répondre à la croissance significative du nombre d'appareils livrés (A320, A330, A340, A380).
- Réalisation en 2006 à Colomiers de la ZAC des Ramassiers (138 ha), en bordure du pôle aéronautique (la moitié des surfaces réservées aux activités industrielles ou de bureaux).
- Suite au départ de l'établissement de réparation d'Air France, engagement dès 2006 de la ZAC de Montaudran (56 ha) en vue de l'aménagement d'un nouveau quartier (plan architectural Mangin) à partir de la restructuration du tarmac historique (« La Piste des Géants »), avec un projet culturel et mémoriel (Halle de la

Compagnie La Machine, espace muséographique de l'Aéropostale) et un campus de l'innovation aérospatiale au sud.

- Adoption en 2006 par Airbus du plan managérial « Power 8 » avec, comme conséquences, la réduction du nombre de fournisseurs directs dans la supply chain et l'intensification du regroupement des sous-traitants d'ingénierie dans les plates-formes et open space du pourtour aéroportuaire.
- Filialisation par Airbus en 2009 de ses activités aérostructures avec la création de la firme Aérolia (rebaptisée en 2015 Stelia), implantée à Colomiers, aux abords du site Airbus.

Années 2010 :

- Fermeture en 2010 de la base aérienne de Toulouse-Franczal avec maintien d'un centre opérationnel aéroporté des armées et amorce d'une reconversion dans la maintenance aéronautique (accueil de la firme ASI Innovation, spécialiste de la maintenance en condition opérationnelle, implantation en 2015 d'un centre de transformation d'avions ATR).
- Lancement du programme A320neo, version remotorisée du monocouloir A320 (moindre consommation et plus grande autonomie), et premier vol effectué en 2015.
- Achèvement de la construction à Colomiers (2012) des halls d'assemblage (72 000 m²) du long-courrier A350 (usine « Roger Béteille ») et vol inaugural de l'A350 en 2013.
- Engagement dès 2012 par Airbus des achats et aménagements fonciers (50 ha) pour la réalisation à Cornebarrieu des plates-formes de stockage (pièces de petits et moyens gabarits, équipements de cabines : 80 000 m² d'entrepôts), Airlog I (2014) et Airlog II (2018).
- Adoption en 2013 de la raison sociale « Airbus Group » en remplacement d'EADS et décision d'implanter le siège social mondial de l'avionneur, inauguré en 2016, en bordure des pistes à Blagnac (5,5 ha et 1 500 personnes).
- Avec près de 650 ha dans la zone aéroportuaire et une fréquentation de 45 000 personnes par jour (dont 23 000 salariés Airbus et filiales), désignation du domaine Airbus au nord-ouest de l'agglomération comme 1er site industriel de France.
- Poursuite, à l'initiative d'Airbus, de la stratégie contrôlée d'attribution et d'aménagement des espaces fonciers dans la périphérie de ses sites pour y accueillir sous-traitants ingénieristes et fournisseurs industriels : regroupement à partir de 2012 des prestataires ingénieristes (Atos, Assystem, Sogeti High Tech, CS...) dans la ZAC de Saint-Martin-du -Touch (Toulouse) ; implantation en 2018 du siège de Stelia (filiale d'Airbus dans les aérostructures et sièges d'avion) dans la ZAC des Ramassiers (Colomiers), et accueil en 2016 du siège régional de Safran et de ses unités d'ingénierie (Electrical Power et centres de recherche sur l'avion plus électrique, Engineering Services... soit 1 300 personnes) et de l'ingénieur AKKA avec 950 emplois dans la ZAC Andromède.
- Lancement en 2014 du nouveau gros porteur Beluga XL (transport des pièces hors gabarit vers les sites d'assemblage Airbus de Toulouse et d'Hambourg) pour accompagner les montées en cadence des programmes A350 et A320neo ; annonce dès 2013-2014 de l'arrêt du lancement de nouveaux grands programmes aéronautiques, et amorce en 2015 d'une vaste stratégie de digitalisation des activités de conception, de production et de maintenance (automatisation et robotisation de la production, maintenance prédictive...).
- Installation en 2015 à Colomiers du « Airbus BizLab », accélérateur de startups (700 m²) dans le cadre de la stratégie dite d'open innovation engagée par Airbus, et inauguration en 2016 dans la ZAC AéroConstellation de la Leadership University d'Airbus (4,5 ha et 13 000 m² d'installations), l'un des campus mondiaux de formation en interne des cadres Airbus avec Hambourg, Munich, Pékin et Madrid.
- Mise en service en 2015 de la ligne de tramway Envol dans le nord-ouest toulousain pour desservir les sièges des entités Airbus (Airbus Group, Airbus Division « Avions », les plates-formes de customer services ainsi que le siège d'ATR) et l'aéroport de Toulouse-Blagnac.
- Ouverture en 2015 du musée aéronautique « Aeroscopia » et du parc de découverte « Ailes Anciennes » (exposition d'appareils anciens restaurés) sur le site AéroConstellation à partir d'investissements privés (Airbus, ATR) et publics (Mairie de Blagnac, Toulouse Métropole, Région et Département de la Haute-Garonne), pour un coût total de 22 M€.

- Aménagement opérationnel du quartier de Montaudran dès 2014 et mise en œuvre des programmations : sur la base de financements croisés État (PIA, Plan Campus), Région, Europe et de l'action foncière de Toulouse Métropole, réalisation de « l'Aerospace Campus » avec l'implantation de l'Institut Clément Ader (laboratoire de recherche sur les nouveaux matériaux), la construction du centre d'innovation « B612 » sur 11000 m² (accueil des plates-formes de recherche aérospatiale dans les systèmes embarqués, l'intelligence artificielle, la fabrication additive et l'avion plus électrique : IRT Saint-Exupéry, Institut Interdisciplinaire en Intelligence Artificielle (3IA) ; accélérateur de startups et tiers-lieux ; siège du pôle de compétitivité Aerospace Valley) ; sur la base de l'implication financière, foncière et immobilière de Toulouse Métropole, création en 2018 au centre de la ZAC du pôle ludique et culturel de « La Piste des Géants » (« Halle de la Machine » avec exhibition de machines de spectacle et « L'Envol des pionniers », espace muséographique dédié à l'épopée de la ligne Aéropostale) ; à l'initiative de la Région Occitanie, projet d'aménagement d'une cité des startups (2020-2021) à partir de la réhabilitation des anciens ateliers de Latécoère.
- Organisation en 2015 par Toulouse Métropole d'un « Pacte de développement » avec Airbus visant à accompagner et à renforcer l'écosystème métropolitain d'innovation autour de l'avionneur, à répondre aux enjeux de la mobilité et de l'aménagement des infrastructures de transport, à favoriser l'adaptation et la formation des compétences au profit de la filière aéronautique, et à travailler à l'attractivité et au rayonnement du territoire métropolitain autour des activités aéronautiques, en plus du soutien apporté par Airbus aux équipements urbains en lien avec la culture scientifique et industrielle. Au nombre des programmes d'actions planifiés, l'amélioration de l'accessibilité des usines Airbus avec le projet d'une 3e ligne de métro (« Toulouse Aerospace Express ») programmé à l'horizon 2025-2026 et destiné, entre autres, à desservir les sites industriels de Colomiers, de Saint-Martin-du-Touch ainsi que le site d'Airbus Defence & Space du Palays (sud-est de Toulouse).
- Restructuration et vente dès 2018 du site historique Latécoère de Périole au nord-est de Toulouse (6 ha) : construction d'un nouveau siège social (11 000m²), cession du reste du site à la Caisse des Dépôts pour la construction d'ensembles immobiliers, et transfert de la production d'aérostructures à Gramont (est de la ville de Toulouse) dans la nouvelle usine robotisée et automatisée de Montredon (150 personnes), implantée sur un site de 4 ha.
- Début 2019 : annonce d'un nouveau record des livraisons en 2018 avec 800 appareils Airbus, mais arrêt de la production du quadiréacteur A380 (pertes financières dues au nombre insuffisant de commandes) ; amorce de reconversion du site AéroConstellation Airbus dans l'assemblage des modèles A350 et la fabrication des mâts réacteurs (site périphérique de l'usine toulousaine de Saint-Éloi), et changement de présidence chez Airbus avec la nomination du Guillaume Faury en remplacement de Tom Enders (président d'Airbus de 2007 à 2012, puis président du comité exécutif d'Airbus Group de 2012 à 2019).
- Arrêt du programme A380 en 2019.
- Annonce en 2019 de la création d'un commandement militaire de l'espace basé à Toulouse.

Bibliographie :

- BACCABÈRE G., Toulouse, terre d'envol, Éditions Signes du monde, 1993, 784 p.
- JALABERT G. et ZULIANI J.-M., Toulouse, l'avion et la ville, Éditions Privat, 2010, 349 p.
- JALABERT G. et ZULIANI J.-M., « Transformations récentes d'un système productif, les activités aérospatiales de la métropole toulousaine », in Les Mutations des systèmes productifs ; Regards croisés France-Espagne (sous la direction de J.-M. Zuliani), revue Sud-Ouest Européen N° 41/42, Presses Universitaires du Midi, 2016, p.13-32.
- JALABERT G. et ZULIANI J.-M., Un siècle d'activités aéronautiques à Toulouse (1917-2017) : le réel et le mythe, revue en ligne Nacelles, Presses Universitaires du Midi, 2018.
- OLIVIER J.-M., Latécoère : Cent ans de technologies aéronautiques, Éditions Privat, 2017, 166 p.
- OLIVIER J.-M., (sous la direction de), numéro hors-série de Midi-Pyrénées Patrimoine Toulouse, des avions et des hommes, un siècle de succès aéronautiques, 2010, 144 p.
- SPARACO P., Airbus : La véritable histoire, Éditions Privat, 2005, 372 p.