

Quand une dynamique industrielle participe au développement de l'agglomération toulousaine

Parmi les dynamiques qui ont participé à l'orientation du développement de l'agglomération toulousaine, l'industrie aéronautique occupe une place de choix avec, au premier rang, son fleuron Airbus. Démonstration en dates et en ZAC !

Un siècle de développement au prisme de l'industrie aéronautique

Jean-Marc ZULIANI

1950 – 1970

La construction d'un pôle aéronautique autour du nouvel aéroport de Toulouse-Blagnac et la création d'un écosystème à l'échelle de l'agglomération

1953 Mise en service de l'aéroport Toulouse-Blagnac

1958-1961 Extension de Sud-Aviation à Saint-Éloi et à Saint-Martin-du-Touch (lancement des programmes Caravelle et Concorde)

Années 1960 Implantation des premiers sous-traitants au nord et nord-ouest de l'agglomération (ABG-SEMCA, Microturbo, Collins Aerospace)

1963 Politique des métropoles d'équilibre : décentralisation sur le campus scientifique de Rangueil de l'ENSAE (SUPAERO), l'ONERA, l'ENAC et du CNES

1967 Plan d'urbanisme de « Colomiers Ville Neuve » (plan Viguié) et aménagement du Parc aéronautique au contact des usines de Sud-Aviation

1969 Lancement du projet de biréacteur A300

1970 Création du Groupement d'Intérêt Économique (GIE) Airbus à Paris puis transfert à Blagnac en 1974

1973 Aménagement de la ZAC d'activités tertiaires de l'aéroport à Blagnac

1979 Lancement du programme de l'A310
Installation de Matra Espace, d'Alcatel Espace et des premiers sous-traitants informatiques de haut-niveau

1910 - 1940

L'émergence de l'aéronautique à Toulouse au cours du 1^{er} conflit mondial et durant l'entre-deux-guerres

1917 Installation de l'usine Latécoère et aménagement d'un terrain d'aviation à Montaudran

1920 Création de la société « Avions Dewoitine » aux Minimes

1921 Aménagement de l'aérodrome civil et militaire de Franczal

1938 Lancement des travaux de l'aéroport civil de Toulouse-Blagnac

1940 Déménagement de l'école d'ingénieurs ENSICA et du CEAT à Jolimont-Pérole





Aujourd'hui

Un pôle industriel et économique majeur en capacité d'orienter la planification du territoire métropolitain

2014 Désignation du domaine Airbus comme 1^{er} site industriel de France

Années 2010 Reconversion des sites de Francazal en plateforme de maintenance et de transformation d'avions et de Montaudran en ZAC à vocation mixte (« Piste des Géants », Institut Clément Ader, B612...)

Aménagement du foncier en périphérie des sites Airbus pour l'accueil de sous-traitants (ZAC de Saint-Martin-du-Touch, des Ramassiers et Andromède)

2015 Mise en service du tramway Envol desservant Airbus et l'aéroport Toulouse-Blagnac
« Pacte de développement » entre Toulouse Métropole et Airbus (projet de la 3^e ligne de métro « Toulouse Aerospace Express » à l'horizon 2025-2026)

2019 Arrêt du programme A380
Annonce de la création d'un commandement militaire de l'espace basé à Toulouse

1990-2000

La création d'un environnement propice à l'accueil du projet A380

1990 Lancement de la ZAC de Saint-Martin-du-Touch en partie réservée à l'aéronautique

1991-1993 Extension du siège social d'Airbus et des services formation, commercialisation et après-vente

1996 Création du Syndicat intercommunal Blagnac-Constellation (Aussonne, Blagnac, Beauzelle, Cornebarrieu, Mondonville, Seilh)

1999 Création de la Société d'Économie Mixte Constellation

« Pacte fondateur AéroConstellation - Parc d'activités aéronautiques - Engagement de faisabilité » entre l'État, la Région, le Département, le District du Grand Toulouse et Blagnac-Constellation pour l'accueil des halls d'assemblage de l'A380

2000 Lancement du programme A380

2001 Création de la Communauté d'agglomération du Grand Toulouse, maîtrise d'ouvrage de la ZAC AéroConstellation (usine d'assemblage de l'A380) et engagement des ZAC Andromède à Blagnac et Monges-Croix du sud à Cornebarrieu

Approbation des PLU de Blagnac et Cornebarrieu, premiers PLU de France

2004 Ouverture de l'itinéraire à grand gabarit pour le convoyage depuis Langon (Gironde) des pièces de l'A380

Achèvement de l'usine Lagardère d'Airbus

2005 1^{er} vol d'essai de l'A380

2006 Construction du « Delivery Center Airbus » au nord-ouest de l'aéroport

1980

Le renforcement du pôle aéronautique de Toulouse-Blagnac en lien avec le développement d'Airbus et l'implantation du GIE ATR

1982 Officialisation du GIE ATR (SNIAS-Aeritalia) et installation à Blagnac

1984-1986 Lancement des programmes A320, A321, A330 et A340

1985 Densification de la zone aéroportuaire avec l'arrivée de sous-traitants en ingénierie et en informatique de haut niveau

1989-1992 Aménagement de l'usine d'assemblage Clément Ader à Colomiers

Lexique des écoles et centres de recherche :

CEAT : Centre d'Essais Aéronautiques de Toulouse

CNES : Centre National d'Études Spatiales

ENAC : École Nationale de l'Aviation Civile

ENSAE-SUPAERO : École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace

ENSICA : École Nationale Supérieure d'Ingénieurs de Constructions Aéronautiques

ONERA : Office National d'Études et de Recherches Aérospatiales

Nord-ouest toulousain, la rencontre d'un projet aéronautique et d'une stratégie d'aménagement

Alain GARÈS

La ZAC Andromède avec en arrière-plan la ZAC AéroConstellation et l'usine Lagardère



Entre 2000 et 2020, le nord-ouest toulousain aura vu se réaliser des milliers de logements, des dizaines de milliers de m² de bureaux, des hôtels, de très grandes zones d'activités, une myriade d'équipements publics, un réseau de voirie étendu et redimensionné, une ligne de tramway, le tout représentant près de 1 000 ha d'aménagements... À l'origine de ce développement, une décision industrielle exceptionnelle : Airbus crée un nouvel avion, et implante l'usine d'assemblage de ce côté de l'aéroport. Mais autour de ce projet industriel, c'est tout un processus de développement urbain qui s'est engagé, avec

une panoplie de dispositifs adaptés, animés par une forte volonté politique.

Un jour de 1999, Bernard Keller, maire de Blagnac et président du Syndicat intercommunal Blagnac-Constellation, présente à Noël Forgeard, PDG d'Airbus, un grand domaine dont la commune est propriétaire à côté de l'aéroport, et lui propose d'y implanter la future usine d'assemblage géante du très gros porteur qu'Airbus envisage alors de lancer. Un protocole d'accord est signé en septembre entre l'État et les collectivités pour appuyer cette proposition. En décembre 1999, la décision d'Airbus est prise : le pro-

gramme A380 est lancé, et l'avion sera assemblé à Toulouse – plutôt qu'à Hambourg – sur ce site baptisé « AéroConstellation ».

Au départ, ce sont des réunions informelles, tenues le soir autour d'un plateau-repas à la mairie de Blagnac, qui permettent un premier cadrage du dispositif, orchestré par le secrétaire général de la préfecture... Courant 2000, la Société d'économie mixte (SEM) Constellation est mise en place à l'initiative du Syndicat intercommunal, une zone d'aménagement concerté (ZAC) de 277 ha est créée¹, et le montage de l'opération se précise : classiquement, une concession d'aménage-

ment et un mandat pour des équipements hors ZAC, confiés à un groupement constitué par cette nouvelle SEM et la SEM de Toulouse. Parallèlement, la collectivité elle-même se structure, car l'intercommunalité au niveau de l'agglomération se limitait jusque là à la forme minimale du district : en 2001, celui-ci devient communauté d'agglomération et prend la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Le montage financier est arrêté, avec la participation de la Région et du Département. La ZAC AéroConstellation et les équipements associés entrent en phase de réalisation fin 2001. Une zone d'aménagement différé (ZAD) de plus de 200 ha est créée pour d'éventuelles extensions. L'État, de son côté, aménage les 237 km de l'« itinéraire à grand gabarit » qui permet d'amener à Toulouse certains éléments de l'avion fabriqués ailleurs et qui arrivent à Bordeaux par la mer². Dans le même temps, Airbus met au point l'avion et construit l'usine. Celle-ci est terminée en octobre 2003, avec les principaux équipements de la ZAC. À peine 6 ans après les premières discussions, en avril 2005, le premier A380 décolle... Pourtant, pas de mesure d'exception ni de raccourci hâtif dans cette marche forcée. Au contraire, il fallait absolument éviter tout point faible dans le dossier, qui aurait pu justifier une attaque juridique compromettant le projet. Curieusement, les États-Unis venaient d'ouvrir un consulat à Toulouse, que l'on devinait attentif... Avec cette exigence de rigueur, c'est donc d'une part dans l'exceptionnelle coopération entre tous les acteurs techniques (services de l'État, des collectivités, aua/T, SEM), d'autre part et surtout dans une volonté politique unanime à tous les niveaux, présente à tous les instants, que se trouve le secret de cette efficacité. Ainsi que – il faut le dire – dans des délais de

procédures qui, depuis lors, se sont considérablement allongés, notamment en matière environnementale... Dans le même temps, apparaît comme une évidence le projet urbain qui doit accompagner ce projet industriel. Les communes de Blagnac et Beaulieu ont « réservé à l'urbanisation future » des surfaces voisines : ce sera la ZAC Andromède, créée en

et s'exprime dans divers domaines, de la typologie des logements à leur coût de revient. L'on a même pu craindre par moments, paradoxalement, une certaine course aux signatures prestigieuses qui s'éloignait de l'esprit initial de ces opérations dont l'objectif était aussi de faire émerger de nouveaux talents. Enfin, la dynamique du développement de

C'est dans l'exceptionnelle coopération entre tous les acteurs techniques et surtout dans une volonté politique unanime que se trouve le secret de cette efficacité

2004, sur 210 ha. Sur la commune de Cornebarrieu, de l'autre côté des pistes, la ZAC Monges-Croix du Sud (57 ha) se crée simultanément, et les deux opérations sont confiées à la SEM Constellation. Elles bénéficient de la dynamique d'ensemble et du même portage politique, et ce sont des modes opératoires inédits à Toulouse qui sont retenus : marchés de définition faisant intervenir de grands urbanistes pour les ZAC, concours pour chaque opération immobilière, avec des exigences de qualité très élevées rendues possibles par le contexte exceptionnellement porteur. La qualité architecturale et, fait nouveau, la qualité environnementale seront mises en avant pour chaque projet, alors que le terme d'« écoquartier » n'existe même pas encore... Les premiers habitants sur les nouvelles ZAC arrivent début 2009. En 2020, ils seront près de 6 500 sur Andromède, et 2 500 sur Monges-Croix du Sud qui suit le même rythme. Tout au long de ce développement, les mêmes exigences de qualité sont maintenues, grâce à un portage politique constant et fort et aux méthodes mises en œuvre par la SEM, devenue Oppidea après la fusion entre les 3 SEM d'aménagement de la métropole. La volonté d'innovation est là en permanence

ce secteur et la volonté politique qui la soutient se sont aussi traduites par les équipements publics qu'il a accueillis : très nombreux équipements d'intérêt local (écoles, lycée, équipements sportifs, etc.), mais aussi d'intérêt métropolitain avec le musée de l'aéronautique Aeroscopia, et maintenant – sur des terrains de la ZAD initiale acquis entretemps – le MEETT, nouveau parc des expositions et centre de conventions qui manquait à Toulouse (architecte : Rem Koolhaas), et qui sera un nouveau pôle d'attractivité majeur. Alors que l'extension urbaine se terminera dans les années à venir sur les sites prévus à cet effet, c'est un processus de renouvellement urbain qui s'amorce, avec la reconversion de l'ancienne zone d'activité de Garossos aujourd'hui, et d'autres projets analogues demain. Portage politique, mobilisation des meilleures pratiques : ces deux principes pourraient résumer la démarche mise en œuvre dans ce nord-ouest toulousain. Ainsi, loin de n'y voir qu'un cas exceptionnel rendu possible par une opportunité unique, l'on peut y trouver une vraie démonstration de ce que permet d'atteindre la conjugaison des volontés et des talents, ingrédients nécessaires à la création de la ville. ■

1. En décembre 2000, le SDAT (Schéma directeur de l'agglomération toulousaine) approuvé en décembre 1998 fait l'objet d'une révision pour « garantir sur le long terme le développement du parc d'activité » à même d'accueillir les projets aéronautiques. L'urbanisation de ce qui était une zone de loisirs à Blagnac est ainsi rendue possible, cette dernière étant relocalisée sur un autre terrain.

2. Le projet d'itinéraire à grand gabarit a nécessité la mise en compatibilité du SDAT (approuvé en décembre 2000) en application de l'arrêté ministériel en date du 30 mai 2002.