

**Compte rendu de l'entretien
accordé par le Monsieur le Maire de Tournefeuille
au Collectif Francazal
le vendredi 16 octobre 2009**

Etaient présents : M. Claude Raynal,
M. Bernard Gineste, M. Michel Caillabet, M. Jean Gaich
Mme Arlette Gineste, M. Robert Espy

L'entretien a débuté à 15 heures.

Après une rapide présentation du Collectif, M. Gineste rappelle que le but essentiel du Collectif est d'éviter que Francazal ne soit transformé en aérodrome civil. Il ajoute que le Collectif n'a aucune visée politique et qu'il partage le même objectif que les élus, qui est de défendre les intérêts des populations des communes concernées par la reconversion de Francazal.

M. Raynal a tenu à préciser qu'il n'avait à ce jour fait aucune déclaration publique sur le dossier de reconversion de Francazal.

Il a d'abord précisé qu'il participait au comité de pilotage sur la reconversion de Francazal en qualité de représentant de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, et a souligné que la Communauté Urbaine jouerait un grand rôle dans la prise de décision finale concernant ce site.

Il a ensuite rappelé le contexte de la reconversion : le départ de l'Armée imposé par l'Etat, rendant disponible un espace d'une superficie de 250 à 290 ha.

Cette situation imposait que l'Etat et les élus examinent, d'un point de vue stratégique, toutes les solutions envisageables pour la reconversion de cette zone située dans la première couronne de l'agglomération toulousaine.

Au terme de cette réflexion préliminaire, deux options se sont dégagées : soit conserver la piste, soit urbaniser l'espace libéré.

Monsieur Raynal développe alors les arguments qui, selon lui, peuvent être avancés pour chacune des solutions :

- ✓ Urbaniser la zone répondrait au besoin d'offre de logements de la Communauté Urbaine, dont la population s'accroît de 10000 habitants par an : elle est située à proximité immédiate de Toulouse, et donc territoire naturel d'accroissement de la ville. Cela se réaliserait dans le cadre d'un projet urbain qui comporterait des logements, des entreprises du secteur tertiaire, tertiaire industriel et des espaces verts, l'ensemble pouvant être desservi par la Voie du Canal Saint Martory, un bus en site propre depuis Basso Cambo, transformable en tramway par la suite, ainsi que par une liaison vers la gare de Portet.
- ✓ Pour conserver la piste on avance plusieurs justifications.
 - La première serait qu'elle serait utile pour les activités encore présentes sur Francazal, armée de Terre, météo, gendarmerie...
 - La deuxième serait que l'on pourrait en avoir besoin à l'avenir, par exemple pour le délestage de Blagnac. On n'est pas sûr de pouvoir construire une autre

piste ailleurs. On pourrait alors regretter de l'avoir fermée. Comme on peut regretter d'avoir fermé, à partir de 1949, les lignes de chemin de fer qui desservait le département.

Mais pour conserver la piste il faut trouver quelqu'un susceptible de l'exploiter.

Pour cela, elle doit être rentable, l'accueil de l'aviation d'affaires étant sans doute insuffisant pour cela. La limite actuelle du plan d'exposition au bruit ne pourrait, selon lui, être modifiée dans une zone fortement urbanisée. Par contre la piste pourrait être allongée sans problème du côté de Portet. Le trafic lié à l'implantation d'entreprises du domaine de l'aéronautique, telle Eurocopter, ou EADS pourrait être aussi envisagé. Mais M. Raynal affirme qu'il s'opposerait au transfert de l'aviation de loisirs de l'aérodrome de Lasbordes et que le fret de nuit ne serait pas admis non plus.

Tenant compte de ces considérations le comité de pilotage mis en place par la préfecture étudie deux options :

- ✓ L'étude de l'option urbanisation, financée par la MRAI, est confiée à l'agence Devillers, qui devrait proposer les grandes masses d'un projet à 20 ou 30 ans, qui devrait répartir l'habitat et l'emploi à parts égales. Un premier retour est attendu le 30 octobre, le rapport définitif devant être rendu en fin d'année.
- ✓ De son côté la DGAC s'est chargée, avec l'accord du comité, d'essayer de démontrer l'intérêt et la possibilité de conserver la piste.
Interrogé sur le rapport préliminaire remis par le cabinet SETEC dans le cadre de cette étude, M. Raynal indique qu'à ce stade, le rapport fait une analyse de l'existant et avance quelques idées générales.

En début d'année prochaine, le comité de pilotage devra se prononcer.

La position de l'Etat est compliquée :

- ✓ Le Ministère de la Défense, représenté par la MRAI, entend réaliser une opération financière, avec le meilleur projet de reconversion possible.
- ✓ La DGAC est centrée sur la conservation de la piste et étudie toutes les possibilités pour assurer sa rentabilité.

De leur côté, les représentants des collectivités – essentiellement la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, mais aussi la Communauté d'Agglomération du Muretain, et les communes de Cugnaux, Portet et Toulouse, devront aussi faire un choix en fonction de leurs intérêts.

Si l'option d'urbaniser la zone était adoptée, ce sont la Communauté Urbaine et la Communauté d'Agglomération de Muret qui devraient se porter acquéreurs et réaliser un montage financier, les deux communautés devant adapter leur PLU en conséquence.

En réponse à l'exposé de M. Raynal, M. Gineste affirme que le Collectif craint qu'une mauvaise décision l'emporte en définitive, malgré les arguments qui militent en faveur de la fermeture de la piste, dont la plupart n'ont pas été contredits par l'exposé de M. Raynal. Aussi le Collectif restera vigilant et continuera d'accroître son audience pour que soit prise en compte l'opinion de la population.

L'entretien s'est terminé à 16 heures 30.