



●●● 290 hectares aux portes de Toulouse

Quel avenir pour Francazal ?

Avec la réforme de la carte militaire, l'armée va libérer les 290 hectares de sa base aérienne 101. Le site de Francazal suscite bien des convoitises. La Direction générale de l'aviation civile propose une reconversion rapide privilégiant l'aéronautique et le développement économique.

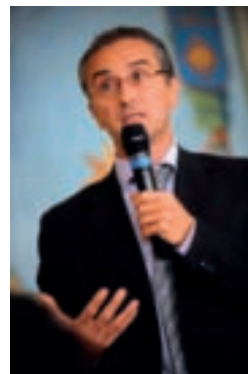
La B 101 de Francazal a été officiellement dissoute le 1^{er} septembre et le Détachement Air des services de la Défense fermera ses portes définitivement le 31 mars prochain, libérant un site de 290 hectares qui fait l'objet d'un certain nombre de projets, pour ne pas dire de convoitises ! Situé aux portes de Toulouse, bien desservi, bien intégré dans son environnement du fait de l'existence d'un PEB (Plan d'exposition au bruit), ce site est doté d'importantes infrastructures (piste opérationnelle, hangars...). *Son devenir doit être réfléchi en partenariat entre l'Etat, les collectivités et tous les acteurs concernés*, déclare Claude Terrazzoni au nom de la CCIT. *La reconversion de Francazal est une opportunité historique. A la Chambre, notre volonté est claire : ce site doit être industrialisé à partir du maintien de l'usage aéronautique, il doit servir en priorité le développement économique et la création d'emplois.*

Une reconversion aéronautique rapide

Une démarche concertée a été mise en place avec un comité de pilotage associant services de l'Etat et élus. Plusieurs études ont été lancées : une étude centrale pilotée par le ministère de la Défense sous l'autorité du préfet, une étude de l'AUAT et une étude de la DGAC, la Direction générale de l'aviation civile. Pour elle, l'option aéronautique est incontournable : la plate-forme est attachée à l'histoire de l'aéronautique ; elle offre un équipement de grande qualité, **bien intégré dans son environnement avec un Plan d'exposition au bruit bien connu des riverains** ; la valorisation des installations existantes permettrait de réduire les coûts et les délais de la reconversion ; et c'est une occasion (qui ne se représentera pas) de repenser l'adéquation de notre système aéroportuaire.

Le potentiel de développement aéronautique de Francazal est basé sur trois segments d'activités : l'aviation d'affaires, la maintenance aéronautique et l'industrie aéronautique, détaille Georges Desclaux, directeur de la Sécurité civile de l'aviation sud (DSAC Sud) et récent invité d'une assemblée générale de la CCIT.

Un système bipolaire Blagnac - Francazal



Georges Desclaux insiste notamment sur l'aviation d'affaires (avions, hélicoptères), qui présente un réel potentiel de croissance en Europe et qui constitue en elle-même un outil de développement économique, notamment pour la venue d'investisseurs et de décideurs internationaux. *L'aviation d'affaires, précise-t-il, est encore peu développée à Toulouse. La transférer à Francazal permettrait de la dégager des contraintes qu'elle subit à Toulouse-Blagnac.*

Les deux sites peuvent constituer un système aéroportuaire bipolaire, géré par un seul exploitant, la SATB (Société Aéroport Toulouse-Blagnac). C'est ce qui existe dans de nombreuses métropoles européennes et mondiales car déporter l'aviation d'affaires permet de désencombrer la plate-forme principale, de lui donner une plus grande souplesse de gestion. Cela permettrait donc de mieux valoriser la fonction de Toulouse-Blagnac au profit de sa vocation première : le trafic commercial et la construction aéronautique.

en bref

●●● **Le préfet Dominique Bur a obtenu le feu vert pour le programme de modernisation du réseau routier national à partir l'an prochain.** Les ministres Borloo et Bussereau lui ont donné le mandat définitif pour ce PDMI (Programme de modernisation des itinéraires) qui représente 782 M€ sur la période 2009-2014 : 342 M€ de l'Etat, 203 M€ de la Région et 237 M€ des autres collectivités territoriales.



Le PDMI comporte notamment l'achèvement de la mise à 2x2 voies de Toulouse – Auch (RN 24), la déviation de Saint-Béat (RN 125) et des opérations sur l'agglomération toulousaine (en particulier l'achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique).

●●● **Le débat public sur l'autoroute Toulouse – Castres-Mazamet va se dérouler jusqu'en janvier prochain.** La mise en concession autoroutière mettrait Castres à moins d'une heure de Toulouse dès 2015. Un aménagement très attendu également par la communauté de communes Lauragais-Revel-Sorézois.

●●● **Entre Comminges et Val d'Aran, la déviation de Fos a été mise en service mi-septembre.** C'est le premier tronçon de l'aménagement à 2x2 voies avec carrefours giratoires de la RN 125 entre Chaum et la frontière espagnole.

●●● **La tour Headlight entend devenir le symbole de Labège** avec ses 35 mètres de haut. Siège régional du cabinet KPMG, ce bâtiment de 5.750 m² a été réalisé par Midi 2i (société d'ingénierie immobilière toulousaine, filiale de la Caisse d'Epargne Midi-Pyrénées) en partenariat avec la société Carle Investissements et Réalisations. Outre son esthétique atypique, la tour Headlight se caractérise par la mise en œuvre de techniques de pointe, comme des façades brillantes autonettoyantes. La construction a également utilisé un procédé inédit : la tour est composée de 1.500 pièces de béton préfabriquées. Six mois ont suffi à assembler les pièces de ce jeu de construction, avec quatre personnes et un unique grutier !

