

FRANCAZAL

QUEL AVENIR AU BOUT DE LA PISTE ?



Dernière prise d'armes sur le site de Franczal, en mars dernier.

Francazal se cherche un avenir. Avec le départ annoncé de l'armée de l'air, la question de la reconversion de ce haut lieu de l'aéronautique toulousaine est posée.

Que faire des 300 hectares du site de Franczal ?

Depuis l'annonce, en 2008, du départ de l'armée de l'air et de la fermeture de la base aérienne 101, la question du devenir de ce haut lieu de l'histoire aéronautique agite collectivités, institutionnels et populations riveraines. Le comité de pilotage chargé de la reconversion de Franczal, qui réunit sous l'autorité du préfet élus et représentants de l'aviation civile, vient de se prononcer pour le maintien de la piste. L'Etat, propriétaire du site, semble vouloir conserver la vocation aéronautique de Franczal, qui pourrait accueillir no-

tamment l'aviation d'affaires et des entreprises du secteur.

Une situation transitoire

Mais ce projet, qui inquiète une partie des riverains et qui est loin de faire l'unanimité parmi les élus, n'est pour l'heure pas complètement finalisé. Une période transitoire est proposée afin d'évaluer les potentialités et les perspectives économiques.

«Jusqu'à la fin de l'année, l'armée de l'air reste sur Franczal et poursuit ses activités», explique Philippe Guérin, le maire de Cugnaux. «Ensuite, un appel d'offres sera lancé pour trouver un opé-

rateur gestionnaire des installations durant deux années.»

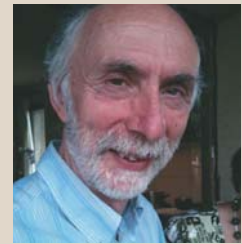
Avenir encore incertain

Pendant ce temps, la piste continuera d'être utilisée par la gendarmerie, Météo France, les parachutistes et quelques avions d'affaires. «Après, il faudra choisir entre la solution aéronautique, qui pourrait permettre de créer 3 000 emplois, et d'autres projets tournés vers l'habitat ou des zones vertes», précise Philippe Guérin. Des options préférées par les écologistes, qui craignent le caractère irréversible de ce projet et militent pour une valorisation environnementale.

Pour Bernard Keller, maire de Blagnac, «fermer Franczal ne serait ni sérieux ni responsable, d'autant que les vols militaires viendraient alourdir le trafic de l'aéroport. La capitale de l'aéronautique et son industrie ne peuvent se priver d'un tel site, appelé à recevoir des activités viables.» •

INTERVIEW

Bernard Gineste



Président du collectif Franczal

Comment le collectif se positionne-t-il sur l'évolution du site ?

Conserver cette piste est une erreur. On a du mal à comprendre que cet espace, aujourd'hui devenu urbain, puisse continuer à recevoir des activités aéronautiques. A l'heure du Grenelle, c'est un choix qui n'est ni opportun ni cohérent.

Que pensez-vous des propositions du comité de pilotage ?

Il n'y a pas vraiment de dialogue, nous avons l'impression que tout est ficelé d'avance. On nous fait miroiter des emplois, mais il ne s'agit que de vagues intentions. On nous assure par exemple 15 000 rotations au lieu de 30 000 actuellement, alors que rien n'est défini. La population craint bien sûr l'augmentation des nuisances.

Comment voyez-vous l'avenir ?

Il ne faut pas se précipiter et gaspiller cet énorme espace foncier. De nombreuses pistes sont à explorer, il est possible de créer des emplois non délocalisables tournés vers le développement durable et les nouvelles technologies. Nous ne resterons pas les bras croisés et nous appellerons à une manifestation le 25 septembre.

© PHOTO DT / MP

© PHOTO DT / X. DE

Repères



© PHOTO DT / MV

Un haut lieu de l'air

En 1920, la société Dewoitine installe son centre d'essais en vol à Franczal, site choisi par l'Etat pour créer une grande plateforme aéroportuaire. De là décolleront les plus célèbres appareils fabriqués à Toulouse.



© PHOTO DT / XDF

Civil et militaire

Destiné à l'origine à l'aviation commerciale, Franczal devait être partagé entre civils et militaires. Parce que le site sera finalement réservé à l'armée en 1933, collectivités et CCIT se sont tournés vers Blagnac.



© PHOTO DT / XDF

Fret et low cost

La possibilité d'accueillir à Franczal une partie du fret basé à Blagnac (première plateforme de province), et du trafic low cost avait été évoquée. Cette option n'est pour l'heure pas retenue par le comité de pilotage.