



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-GARONNE

PLAN LOCAL DE REDYNAMISATION DE LA HAUTE-GARONNE

Reconversion aéronautique
de la BA 101 à FRANCAZAL



6 décembre 2011

LISTE DES SIGNATAIRES DU CONTRAT DE REDYNAMISATION

Le présent contrat est mis à la signature de :

L'ÉTAT

représenté par M. Henri-Michel COMET – Préfet de la Région Midi-Pyrénées
Préfet de la Haute-Garonne,

LE CONSEIL REGIONAL DE MIDI PYRENEES

représenté par M. Martin MALVY – Président

LA COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND TOULOUSE

représentée par M. Pierre COHEN – Président

LA COMMUNE DE CUGNAUX

représentée par M. Philippe GUERIN – Maire

LA COMMUNE DE PORTET-sur-GARONNE

représentée par M. Thierry SUAUD – Maire

LA COMMUNE DE BLAGNAC

représentée par M. Bernard KELLER - Maire

Avec le concours de

M. Alain DI CRESCENZO - Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

VISAS

Vu le code général des Collectivités Territoriales, notamment son article L.2335-2 ;

Vu la circulaire du Premier Ministre n° 5318/SG du 25 juillet 2008 relative à l'accompagnement territorial du redéploiement des armées ;

il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE

Dans le cadre des nouvelles orientations stratégiques de la politique de défense et de la révision générale des politiques publiques, le Premier ministre a décidé en juillet 2008 de procéder à une refonte du plan de stationnement des Armées.

La Haute-Garonne est principalement concernée par la fermeture de la BA 101 à Francazal. Situés au cœur du quadrant sud-ouest de l'agglomération, l'aérodrome et les infrastructures de la Base occupent une emprise de 263 ha à cheval sur les trois communes de TOULOUSE, CUGNAUX et PORTET-sur-GARONNE.

Outre, l'Armée de l'Air qui y était installée depuis 1934, sont également présents le 1^{er} RTP qui occupe la partie nord du site, la section aérienne de la gendarmerie située à proximité du 1^{er} RTP et SAFIRE qui est une unité mixte de recherche du CNRS, de Météo France et du CNES.

1 - Conséquences de la restructuration pour le territoire et périmètre d'application du PLR

La reconversion en aérodrome civil de la BA 101 représente un enjeu majeur, tant pour le soutien à l'industrie aéronautique de l'agglomération toulousaine que pour la pérennisation des activités militaires existantes sur le site et les effets positifs qu'elle aura sur la plate forme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac.

Ainsi, le dispositif d'accompagnement territorial de redéploiement des Armées mis en place pour la Haute-Garonne est entièrement consacré à cette opération et les crédits qui étaient alloués au PLR ont été exceptionnellement portés, après avis du Comité Technique Interministériel du 22 septembre 2010, de 1,5 M€ à 1 913 600 €.

Par conséquent, le périmètre du Plan Local de Redynamisation est circonscrit à l'aire urbaine de Toulouse.

2 - Durée du Contrat

La durée du présent contrat est de trois ans à compter de sa signature par chacune des parties, reconductible pour une période maximum de deux ans.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1 - Contexte sociaux économiques et démographiques

a/ Aire urbaine de Toulouse :

L'aire urbaine de Toulouse constitue un pôle attractif majeur avec 1.102.887 habitants et 342 communes. Cette aire urbaine regroupe plusieurs intercommunalités dont deux se croisent sur le site: la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et la communauté d'Agglomération du Muretain. Pour répondre à l'enjeu de mener une politique cohérente sur l'ensemble de l'aire urbaine, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et l'inter-SCoT ont été arrêtés en juillet 2010. L'inter-SCoT a été approuvé en décembre 2010 et le Scot le sera prochainement.

b/ Un dynamisme démographique remarquable :

L'aire urbaine de Toulouse est l'une des métropoles les plus dynamiques en terme de croissance démographique à l'échelle nationale (19.000 habitants de plus par an en moyenne depuis 1999). Avec plus de 850.000 habitants, le pôle urbain de Toulouse accueille une majorité de jeunes actifs ou des étudiants venus s'implanter pour des raisons professionnelles ou de formation.

c/ Une aire économique d'influence régionale soutenue par deux secteurs de pointe : l'aéronautique et le spatial.

Toulouse et son agglomération polarisent la majorité des activités à haute valeur ajoutée du département de Haute-Garonne et de la région Midi-Pyrénées. La zone d'emploi de Toulouse regroupe 45 % des effectifs de la région et 51 % de la masse salariale de l'industrie régionale (soit 68.000 salariés industriels).

La construction aéronautique et spatiale occupe une place très importante avec 21.340 salariés soit 31% des emplois salariés du secteur industriel et constitue la clé de voûte de la compétitivité du territoire.

En outre, le pôle de compétitivité Aerospace Valley, sur les secteurs de l'aéronautique, du spatial et des systèmes embarqués, structure le réseau des entreprises et rayonne à l'échelle mondiale. Les entreprises qui en font partie sont à l'origine des deux tiers des exportations française du secteur.

2 – Perspectives territoriales de développement économique

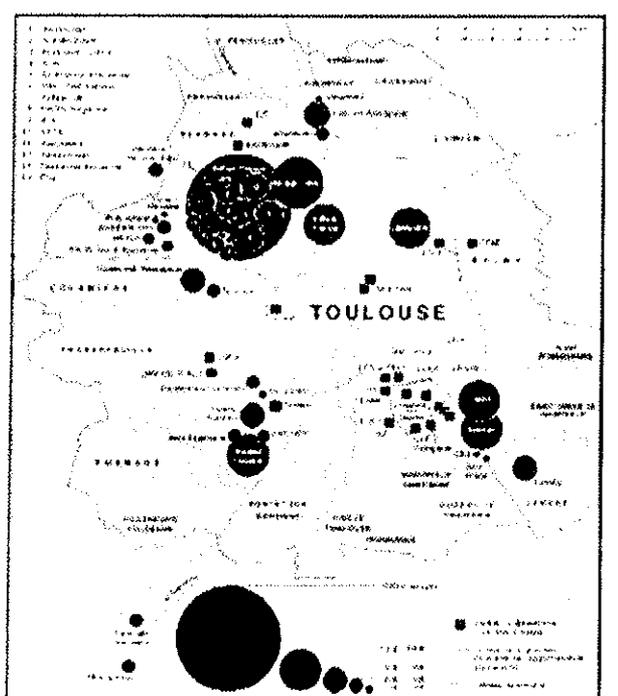
2-1 Promouvoir le développement économique grâce à des sites d'accueil d'entreprises attrayants, bien équipés et spécialisés.

Le SCoT et le document d'association de l'État aux SCoT de l'aire urbaine toulousaine ont précisé les facteurs structurants des territoires de l'aire toulousaine en matière de conditions d'accueil des entreprises. Ainsi, il s'avère que les entreprises prennent en compte dans leurs choix la localisation (accessibilité, cadre de vie, environnement, etc.) mais aussi l'offre immobilière et celle des zones d'activités et de compétitivité, tant pour les entreprises qui souhaitent s'implanter sur le territoire que pour celle qui envisagent de s'agrandir. Pour répondre à leurs attentes, se développe une « chaîne immobilière » susceptible de couvrir les différentes étapes de leur développement et de leur mutation.

Dans le SCoT de la Grande Agglomération toulousaine, les zones d'activités couvrent au total (espaces occupés et disponibles compris) 3600 ha et sont d'une grande diversité. Différentes générations de zones se sont développées, présentant des caractéristiques très variées en matière de localisation, de vocation, de surface, de niveau d'équipement, de paysages, etc.

Le potentiel économique du SCoT de Toulouse se structure autour d'ancrages forts, à haute valeur technologique et pour certains pourvoyeurs d'emplois. Pourtant, l'activité économique n'est pas restreinte aux zones d'activités puisque 55 à 60% des emplois sont situés à l'extérieur.

C'est pour ces raisons, que plusieurs sites ont été déterminés dans les documents de planification territoriale, dont les secteurs de Francazal, comme futurs sites d'accueil industriels et tertiaires.



Carte des principaux établissements aérospatiaux et des instituts d'enseignement et de recherche les plus liés à l'industrie de l'informatique.

Source : M. J. J. J.

Il apparaît clairement sur cette carte que le site de FRANCAZAL se situe idéalement à égale distance des deux principales zones accueillant les industriels de l'aéronautique et du spatial : Blagnac au nord et Montaudran (Aerospace Valley) au sud.

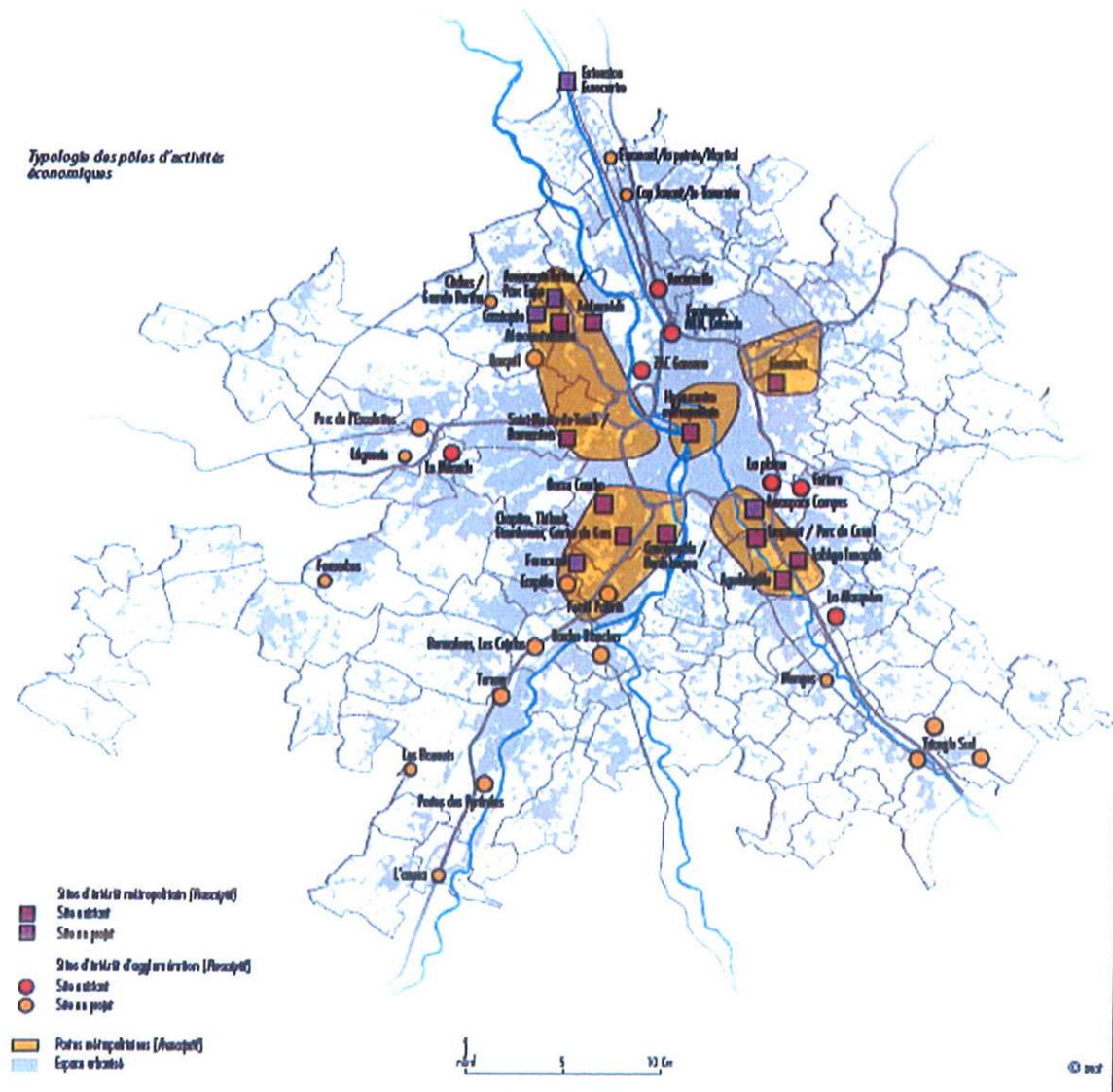
2.2- Le site de Francazal identifié comme étant d'intérêt métropolitain dans le SCOT.

Le Projet de Schéma de Cohérence territoriale de la Grande agglomération toulousaine arrêté le 9 juillet 2010 identifie des sites d'intérêt métropolitain localisés au sein des Portes Métropolitaines. Ces zones d'activités économiques majeures du territoire constituent des parcs d'accueil d'entreprises à forte valeur technologique et tertiaire. Le site de Francazal est situé sur la « Porte d'Espagne » dans le secteur Sud Ouest pour laquelle il est préconisé un plus grand rayonnement à travers l'accompagnement de projets de renouvellement urbain en continuité du Cancéropole et du cœur économique de Portet-sur-Garonne.

Ainsi le SCoT prévoit pour ce secteur, un cahier des charges d'aménagement et d'équipement ambitieux :

- ❑ forte composante technologique, vocation économique à forte valeur ajoutée, concentration d'emplois,
- ❑ proximité des grands axes routiers et desserte par fer, autant que possible, pour les transports de marchandises,
- ❑ desserte en transports en communs de qualité pour les actifs sur site : métro, tramway ou bus en site propre,
- ❑ services aux entreprises et équipements (pépinières, hôtels d'entreprises, réseau numérique très haut débit, restauration, crèche, etc.),
- ❑ traitements environnementaux performants HQE (bâtiments à énergie passive, recyclage de l'eau, gestion des déchets, etc.),
- ❑ traitement paysager de qualité (espaces publics, formes urbaines, espaces verts, etc.),
- ❑ gestion et animation de la zone (services d'accueil aux entreprises, activités de promotion et de communication, services collectifs, etc.).

Le site de Franczal s'inscrit dans une dynamique territoriale où l'ensemble des acteurs (élus, réseaux économiques, etc.) participent à sa valorisation.



2-3 - Un environnement immédiat porteur

Le site de la base aérienne 101 a été identifié non seulement comme un maillon déterminant dans la construction de l'arc de croissance urbaine Ouest, avec une emprise de 263 ha, mais il se situe en outre au sein d'un espace de développement plus vaste de 510 ha comprenant les abords à réaménager dans le cadre des projets en cours, suivants :

Cugnaux

- 179 ha en ZAD, offrant un potentiel important de logements et d'emplois en faveur d'une commune dont le PLU prévoit une augmentation de la population de l'ordre de 5000 habitants à l'horizon 2020
- une Ecopole, 45ha, un potentiel évalué de 3 600 emplois.

Portet sur Garonne :

- Projet secteur Ferrié- Palarin : 80 ha, zone mixte habitat et activités, prévisions d'environnement 1660 logements.
- Redynamisation économique et requalification des zones d'activités du Bois Vert et du pôle commercial autour du boulevard de l'Europe.
- Réaménagement de la gare SNCF en pôle multimodal (projet en cours).

Toulouse :

- ZAC Tibaous, 750 logts
- Territoires de développement (SDAT) 18 ha, 3600 nouveaux individus, 1260 logts, 700 emplois

Dans ce contexte, le développement du site de la BA 101 peut constituer une opportunité pour répondre aux enjeux d'équilibre économique en :

- expérimentant de nouveaux types d'espaces rapprochant emploi et habitat,
- développant sur le site des créneaux porteurs pour soutenir les filières et projets en développement,
- créant une offre innovante et moderne participant au rayonnement du territoire,
- affirmant une réelle vocation économique technologique ou industrielle sur le secteur Ouest.

3 - Caractéristiques de l'emprise libérable

3-1 Infrastructures existantes

La plate forme d'une surface totale de 263 ha est partagée en trois zones (voir plan en annexe 1) :

- 156 ha de zones à vocation aéronautique constituées de surfaces aéronautiques, de bâtiments et d'équipements directement liés à l'exploitation aéroportuaire,
- 62 ha au nord conservés pour les besoins de la Défense (zone militaire + gendarmerie nationale),
- 45 ha au sud-ouest pour le développement d'une zone d'activités à vocation multiple,
- il convient, en outre, de prendre en compte l'assiette de la STEP de l'ex Base 101, d'une superficie de 3669 m².

3-1-1 Aires de mouvements

L'aire de trafic est composée d'une piste d'envol de 1800 m de longueur, 45 m de largeur, avec 4,50 m d'accotements, orientée 12/30.

Un taxiway de 15 m de large longe la piste. Quatre sorties connectent le taxiway à la piste : une à chaque extrémité, une au premier quart et une au troisième quart. Ces deux dernières se prolongent pour rejoindre l'aire de stationnement sud (surface 18,5 ha), d'où on accède aux hangars. Au nord un taxiway relie l'extrémité Est de la piste à l'aire de stationnement (4,6 ha) située près de la base des parachutistes.

3-1-2 bâti et organisation de la Base

Dans la partie sud de l'aérodrome était établie la base de vie de l'armée de l'air. Celle-ci est séparée du parking sud par une série de sept hangars, deux de 2 200 m² et cinq de 4 200 m².

Dans le prolongement des hangars à l'Est, se trouvait le poste de commandement intégrant la tour de contrôle de l'aérodrome. Au sud se situait le parking et le mess des officiers puis en allant vers l'ouest un terrain de sports, des logements et bureaux de l'armée, le mess mixte (cantine accessible à tous) et enfin quelques petits hangars à matériel. A l'ouest du parking sud, se situait l'ancien dépôt de munitions, aujourd'hui totalement démilitarisé et dépollué.

La base de vie dispose de plusieurs bâtiments. Le plus ancien constitué de trois ailes encadre la place d'armes et abritait des logements. Il dispose d'une salle de conférence et d'équipements divers. Immédiatement à l'ouest de ce grand bâtiment, se situe quatre petits bâtiments plus récents qui faisaient office de logements. En face de la place d'armes, un long bâtiment (150 m) contient trois étages de bureaux.

Il ressort des caractéristiques des infrastructures aéronautiques de Franczal et de son environnement urbanisé que la valeur ajoutée d'un aéroport civil, en référence aux possibilités déjà offertes sur Blagnac, se situe sur un double segment d'activités :

- ❑ l'aviation d'affaires,
- ❑ le soutien industriel (maintenance et industrie aéronautique).

3-2 Faisabilité technique d'une activité d'aviation d'affaires

Un premier diagnostic réalisé par la DGAC-SNIA sur les potentialités offertes par les infrastructures du site de Franczal au regard d'une activité d'aviation d'affaires, valide la faisabilité technique de ce scénario.

L'expertise relève toutefois que des adaptations sont nécessaires et requièrent des investissements importants.

3-3 Accueil d'entreprises dans les hangars et les bâtiments de la zone aéronautique

Une étude réalisée par le SNIA a permis d'une part de valider ce choix, d'autre part d'identifier et de chiffrer une première tranche de travaux de mise à niveau des réseaux de fluides et des bâtiments nécessaires pour accueillir les entreprises.

Ces travaux constituent le programme d'actions du PLR et seront financés au moyen des crédits mobilisés dans ce cadre (c.f : fiche action jointe en annexe).

AXE STRATEGIQUE DU PLR : une reconversion aéronautique répondant aux enjeux de développement économique et aux politiques publiques

La transformation de l'aérodrome de Franczal en un aéroport à usage civil permet d'optimiser de façon durable et à moindre frais pour la collectivité la capacité aéroportuaire de la métropole régionale, composante stratégique de sa compétitivité économique.

Elle s'inscrit dans une continuité historique conduisant à donner une deuxième vie aéronautique à une plate-forme indissociable de l'histoire de l'aviation toulousaine.

Elle apporte par ailleurs une solution de reconversion du site pouvant être engagée à court terme grâce à la reprise et la valorisation d'un équipement aéronautique existant de grande qualité et ainsi d'éviter de le voir se transformer en une friche industrielle.

Enfin, ce scénario résout également la question du devenir des activités aéronautiques existantes : 1^{er} RTP, Gendarmerie, SAFIRE (Météo France-CNRS) soit l'équivalent de 3000 à 4000 mouvements d'avions annuels.

I – INTERET D'UN PROJET AERONAUTIQUE CENTRÉ SUR L'AVIATION D'AFFAIRES ET LE SOUTIEN INDUSTRIEL

L'activité d'aviation d'affaire, actuellement très confidentielle à Toulouse, pourrait avantageusement se développer dès lors qu'elle se déploierait à partir d'une plate-forme qui lui serait dédiée.

Un tel service représente beaucoup d'atouts pour les entreprises et contribue à l'amélioration de leur compétitivité.

Ces avantages sont essentiellement de deux ordres :

- gains de temps, ponctualité et souplesse horaire par rapport aux vols commerciaux,
- accès direct à des villes non desservies par les lignes commerciales.

Ces possibilités de déplacement de point à point dans des délais très courts à l'échelle de l'Europe voire au-delà constituent un atout supplémentaire pour une métropole européenne.

Un aéroport d'aviation d'affaire fait également fonction de moteur de développement territorial . Il représente un point d'ancrage pour un grand nombre d'activités et de services. Il influence favorablement les implantations de sièges sociaux d'entreprises astreints à de nombreux échanges avec l'extérieur. Les dynamiques à l'œuvre sur les aéroports de Paris-Le Bourget et de Lyon-Bron sont particulièrement probantes en la matière.

L'agglomération toulousaine dispose pour sa part de conditions très favorables pour un développement de l'aviation d'affaire, sous l'influence notamment de la présence de ses pôles de compétitivité, Aerospace Valley et Cancéropole. Le potentiel de trafic d'aviation d'affaire estimé à l'horizon 2030 se situe entre 6 000 et 10 000 mouvements, soit un trafic équivalent voire supérieur à celui de beaucoup de plates-formes d'affaire existantes.

Le scénario aéronautique porte également un objectif de consolidation du pôle de compétitivité aéronautique.

Les enquêtes et entretiens conduits dans le cadre des études menées par les cabinets Devillers et Setec ont fait ressortir l'intérêt que le milieu industriel aéronautique accorde à la préservation des fonctions aéronautiques du site de Francazal. La présence de capacités foncières supplémentaires en prise directe avec une piste aéronautique de près de 2000 mètres de longueur (zones « avionnables ») représente un élément très favorable pour le développement de leur projets relevant du champ de la construction et de la maintenance aéronautiques.

L'impact économique de la création d'une telle plate-forme d'aviation d'affaire et de soutien industriel a été estimé entre 2700 et 3000 emplois dont à peu près un tiers seraient des emplois directs.

II - DES EFFETS INDUITS POSITIFS SUR L'AEROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC

Le scénario aéronautique présente également des atouts de premier ordre pour l'aéroport régional de Toulouse-Blagnac :

- l'augmentation de la réserve foncière directement « avionnable » (zones à haute valeur ajoutée, accessibles directement par les avions depuis les pistes) grâce au transfert de certaines activités sur le site de Francazal,
- la facilitation de la politique de maîtrise des nuisances sonores engagées sur cet aéroport.

En effet, le transfert de l'aviation d'affaire sur Francazal et le recentrage définitif des opérations aériennes militaires sur ce même aérodrome vont procurer dans le temps un gain environnemental appréciable pour les riverains de Blagnac, à niveau de trafic commercial égal (réduction du nombre de mouvements total de l'ordre de 10%) sachant par ailleurs que le site de Francazal dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) permettant d'accepter sans difficulté le trafic destiné à cet aérodrome dans le cadre du scénario aéronautique et estimé entre 10 000 et 14 000 mouvements en 2030.

III – PLAN D’ACTION ETAT - REGION EN FAVEUR DE LA FILIAIRE AERONAUTIQUE ET ORIENTATIONS DU GRENELLE DE L’ENVIRONNEMENT

En raison du poids important de la filière aéronautique en Midi-Pyrénées, l’Etat et la Région Midi-Pyrénées soutiennent depuis 2001 les PME sous-traitantes de l’aéronautique à travers le plan ADER, plan spécifique d’Actions pour le Développement des Entreprises Régionales de sous-traitance. Ce plan, mis en œuvre en collaboration étroite avec les structures de développement local, les principaux donneurs d’ordres, les équipementiers, les sous-traitants, les représentations professionnelles, et les chambre consulaires, est un concept unique au plan national.

Aujourd’hui, face aux nouvelles évolutions de la filière et à ses effets sur les sous-traitants, la Région Midi-Pyrénées et l’Etat ont décidé d’adapter les orientations et les actions du plan ADER, et d’engager sur cette base un nouveau plan ADER 3 de soutien à l’industrie aéronautique régionale.

Ce plan ADER 3, s’inscrit d’une part dans les démarches engagées par l’Etat dans le cadre des Etats Généraux de l’Industrie et des Investissements d’Avenir, d’autre part dans le plan régional aéronautique voté le 19 mai 2011 par l’Assemblée Plénière régionale. Il vise l’amélioration de la compétitivité des acteurs par l’innovation et leur structuration financière, mais aussi l’optimisation de leur organisation industrielle à travers la performance individuelle et l’amélioration de la relation donneurs d’ordres/sous-traitant. Le nouveau plan ADER 3 se décline selon les cinq objectifs suivants :

Objectif I : soutenir l’innovation et le transfert de technologies dans les PME et les ETI.

Objectif II : accroître la performance et la compétitivité des entreprises.

Objectif III : renforcer la structuration financière des entreprises.

Objectif IV : anticiper les besoins en ressources humaines.

Objectif V : assurer un pilotage stratégique et opérationnel resserre du plan ADER.

En outre, le développement d’activités de sous-traitance aéronautique sur la zone aéroportuaire de Francazal s’inscrit en complémentarité de l’action déjà entreprise par l’Etat et la Région Midi Pyrénées en vue de soutenir la zone d’activité de Pyrénia à Ossun dédiée également à la maintenance aéronautique.

La reconversion aéronautique de la BA 101 de Francazal et l’accueil d’industriels sur le site participent bien à la démarche initiée par l’ensemble des acteurs publics en vue de soutenir la filière aéronautique.

Par ailleurs, la reconversion de la Base Aérienne de Francazal dans un objectif de complémentarité avec l’aéroport de Blagnac, s’inscrit dans le cadre des lois issues du Grenelle de l’Environnement qui proscrivent de façon générale le recours à la création de nouveaux aéroports.

IV CONCLUSION

La création d'un aéroport d'aviation d'affaire et de soutien industriel à Francazal permet d'envisager une séparation spatiale des trafics liés à l'activité commerciale marchande et à l'activité « constructeurs », au cœur de la vocation de Toulouse-Blagnac, de l'ensemble des autres trafics n'ayant pas la nécessité d'emprunter les pistes longues et les terminaux commerciaux de Blagnac.

Ces trafics (aviation d'affaire, maintenance aéronautique, activité militaire, sécurité civile) se verraient préférentiellement dirigés sur Francazal.

Le dispositif aéroportuaire toulousain serait ainsi reconfiguré à l'instar de ce qui prévaut déjà dans plusieurs métropoles régionales françaises (Lyon, Marseille, Nice) .

PROGRAMME D'ACCOMPAGNEMENT

L'installation d'entreprises est un élément essentiel pour la crédibilité du projet et la rentabilité de l'aéroport dédié à l'aviation d'affaires. En effet, les redevances aéronautiques ne suffisent pas à assurer l'équilibre des comptes du futur exploitant.

Afin de permettre l'accueil d'entreprises dès la phase transitoire, un projet d'investissement comportant plusieurs volets techniques, notamment de remise à niveau des réseaux de fluides, est nécessaire avec :

- une intervention sur les réseaux d'électricité de haute et basse tension,
- une intervention sur les sous-comptages des réseaux d'alimentation en eau,
- une intervention sur les hangars d'accueil,
- une gestion des autres composantes techniques.

ENGAGEMENT FINANCIER

L'Etat s'engage à apporter 1 913 600 € dans le cadre de l'enveloppe spécifiquement consacrée au PLR de la Haute-Garonne (financement validé par le CTI du 22 septembre 2010 - c.f : fiche action jointe annexe).

GOUVERNANCE ET EVALUATION

I – GOUVERNANCE

Un comité de pilotage est constitué sous l'égide du Préfet de la région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne pour assurer le suivi, le contrôle et l'évaluation des mesures prévues par le PLR.

Il se réunit au moins deux fois par an et en fonction de l'état d'avancement du projet.

L'animation et la coordination de la mise en œuvre du plan sont assurées par le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne en liaison avec le Directeur de la Sécurité et de l'Aviation Civile – Sud.

Le comité de pilotage est composé des personnalités suivantes :

- Le Préfet de la région Midi-Pyrénées, Préfet de la Haute-Garonne,
- Le Sénateur Françoise LABORDE de la Haute-Garonne,
- Le Maire de Toulouse et Président de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse
- Le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées
- Le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne,
- Le Maire de CUGNAUX,
- Le Maire de PORTET-sur-GARONNE,
- Le Maire de BLAGNAC,
- Le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse,
- Le Commandant de la Zone de défense sud ouest représentant toutes les armées,
- Le commandant la 11eme Brigade de parachutistes,
- Le chef de la MRAI,
- Le Commandant la base de défense de Toulouse,
- Le Commandant la région de gendarmerie de Midi-Pyrénées,
- Le Secrétaire Général de la Préfecture de la Haute-Garonne,
- Le Directeur de la Sécurité de l'Aviation Civile - Sud,
- Le Directeur régional des Finances Publiques,
- Le Délégué interrégional aux restructurations de la Défense,
- Les directeurs des services de l'Etat concernés .

Ce comité pourra s'adjoindre les services de toutes personnes qualifiées en tant que de besoin.

Le secrétariat du comité sera assuré par la Préfecture de la Haute-Garonne – SPMI Pôle Economique.

A chaque réunion du comité de suivi, sera réalisé un point de situation précis.

II – EVALUATION

Une évaluation de la mise en œuvre du présent PLR sera effectuée une fois par an, par le comité de pilotage en fonction des indicateurs de suivi et d'évaluation proposés dans le programme de gestion PRESAGE-DEFENSE, en s'attachant, plus particulièrement, au(x) :

- nombre d'emplois créés sur le site de Francazal,
- nombre d'entreprises implantées ou développées sur le site de Francazal,
- nombre de mouvements aériens,
- perspectives de développement à court et moyen terme.

SIGNATURE DES PARTENAIRES

M. Henri-Michel COMET
Préfet de la Région Midi-Pyrénées,
Préfet de la Haute-Garonne,



M. Martin MALVY
Président du Conseil Régional
de Midi-Pyrénées



M. Pierre COHEN
Président de la Communauté
Urbaine du Grand Toulouse



M. Philippe GUERIN
Maire de CUGNAUX



M. Thierry SUAUD
Maire de PORTET-sur-GARONNE



M. Bernard KELLER
Maire de BLAGNAC

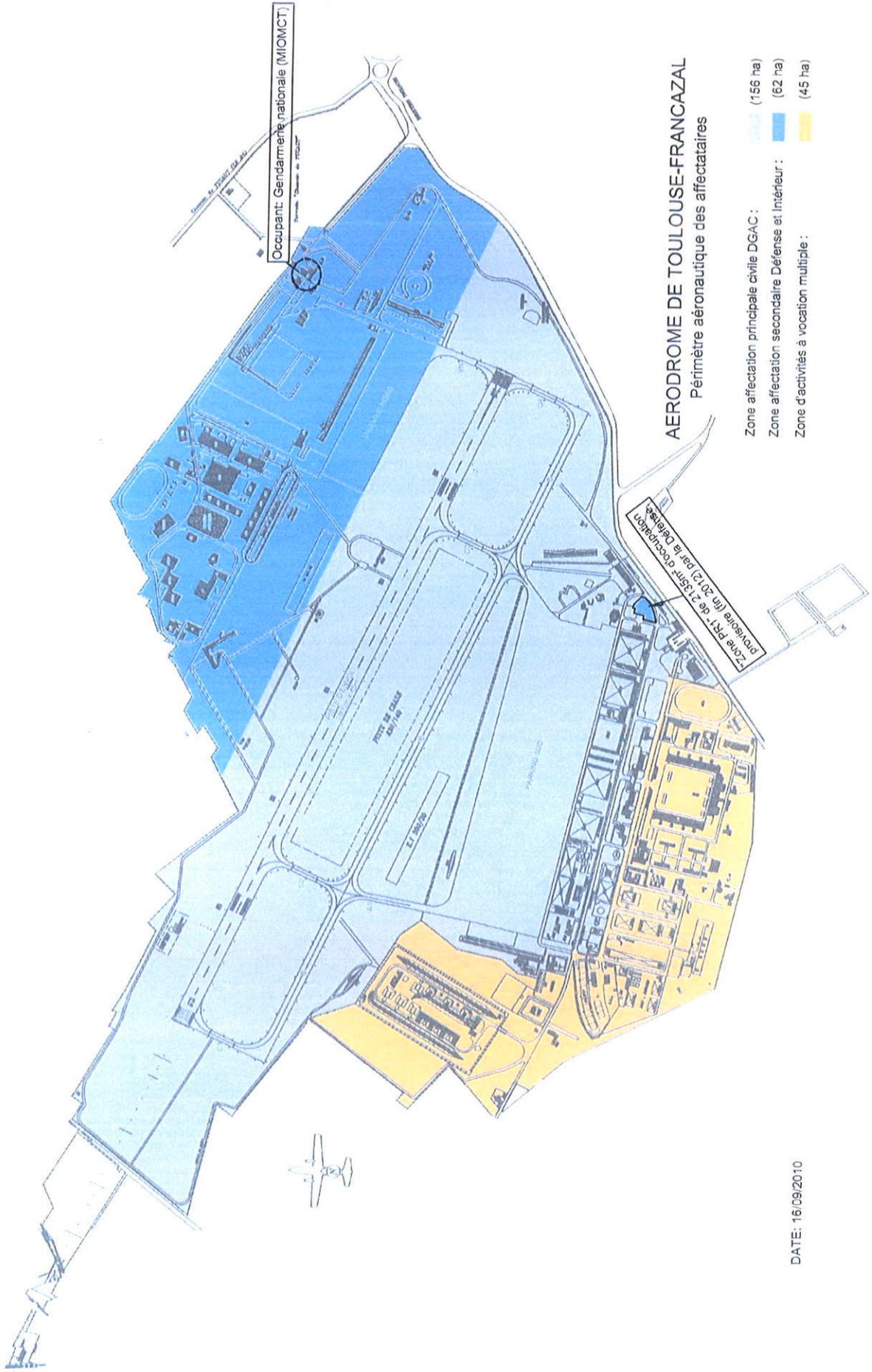


Toulouse 19 DEC. 2000.

ANNEXES

Plan du site de Franczal

Fiche action



Occupant: Gendarmerie nationale (MOMCT)

Zone PPI de 2,35ha d'occupation provisoire (in 2012) par la Direction Lorraine

AERODROME DE TOULOUSE-FRANCAZAL
Périmètre aéronautique des affectataires

- Zone affectation principale civile DGAC : (156 ha)
- Zone affectation secondaire Défense et Intérieur : (62 ha)
- Zone d'activités à vocation multiple : (45 ha)

DATE: 16/09/2010

FICHE ACTION

RECONVERSION DU SITE DE LA BASE AERIEENNE DE FRANCAZAL EN AEROPORT CIVIL MISE A NIVEAU DES RESEAUX DE DISTRIBUTION DES FLUIDES DES BATIMENTS EXISTANTS JOUXTANT LA PISTE

Objectifs :

Lors de sa réunion plénière du 20 avril 2010, le comité de pilotage associant les principaux élus locaux s'est prononcé en faveur de la **préservation d'une activité aéroportuaire sur la Base Aérienne 101 de Francazal**. Cette activité représente en effet un **fort du potentiel de développement pour l'agglomération toulousaine** (soutien industriel du pôle de compétitivité aéronautique, développement de l'aviation d'affaires, pérennisation de l'activité militaire aérienne, effets positifs induits pour la plate-forme régionale de Toulouse-Blagnac). La reprise de l'exploitation de l'aérodrome, sous forme civile, interviendra dès le 1^{er} janvier 2011, date de fermeture définitive de la BA 101, afin de **satisfaire à la continuité de l'activité aérienne**.

Cette nouvelle activité civile sera d'autant plus efficacement soutenue que des entreprises du secteur aéronautique pourront s'implanter dans les **hangars existants situés en accès immédiat de la piste**.

L'utilisation de ces locaux nécessite préalablement à toute activité industrielle, une mise à niveau des réseaux de distribution de fluides (eau et électricité) permettant le fonctionnement autonome des entreprises ainsi qu'une mise à niveau minimale des bâtiments.

Maître d'ouvrage : CCIT

Lieu de réalisation : Base aérienne 101 TOULOUSE FRANCAZAL

Calendrier de réalisation :

- Décision du CTI du 22/09/10 d'allouer une subvention FRED à l'opération
- engagement des crédits FRED par convention attributive de subvention à la CCIT, du 13/12/2010.
- programme des travaux : du 4^{ème} trimestre 2010 au 4^{ème} trimestre 2013 ;

Coût estimatif total : 1 913 600 € TTC

- réseaux d'électricité HT et BT (réfection des alimentations générales) ;
- réseau d'eau potable ;
- réseau de gaz ;
- réhabilitation des hangars (étanchéité, fermeture) ;

Commentaires et précisions : Ces postes de dépenses comprennent les frais annexes relatifs à la réalisation des différents travaux .

Résultats attendus :

- redynamiser rapidement le site afin d'éviter sa transformation en friche inoccupée ;
- valoriser rapidement les locaux industriels actuellement disponibles en facilitant l'implantation d'activités industrielles nécessitant un accès direct à la piste ;
- accroître progressivement l'utilisation de la piste dans une logique d'optimisation d'un système aéroportuaire toulousain bipolaire (Blagnac et Francazal) ;

Indicateurs d'évaluation :

- nombre d'entreprises implantées ;
- nombre d'emplois créés ;
- nombre de mouvements aériens.

PLAN DE FINANCEMENT (TTC)

DEPENSES		RECETTES
Réseaux de fluides : réfection des alimentations générales	1 435 200 €	Subvention FRED : 1 913 600 € (100% du coût des travaux)
Réhabilitation des bâtiments aéronautiques	478 400 €	
TOTAL	1 913 600 €	