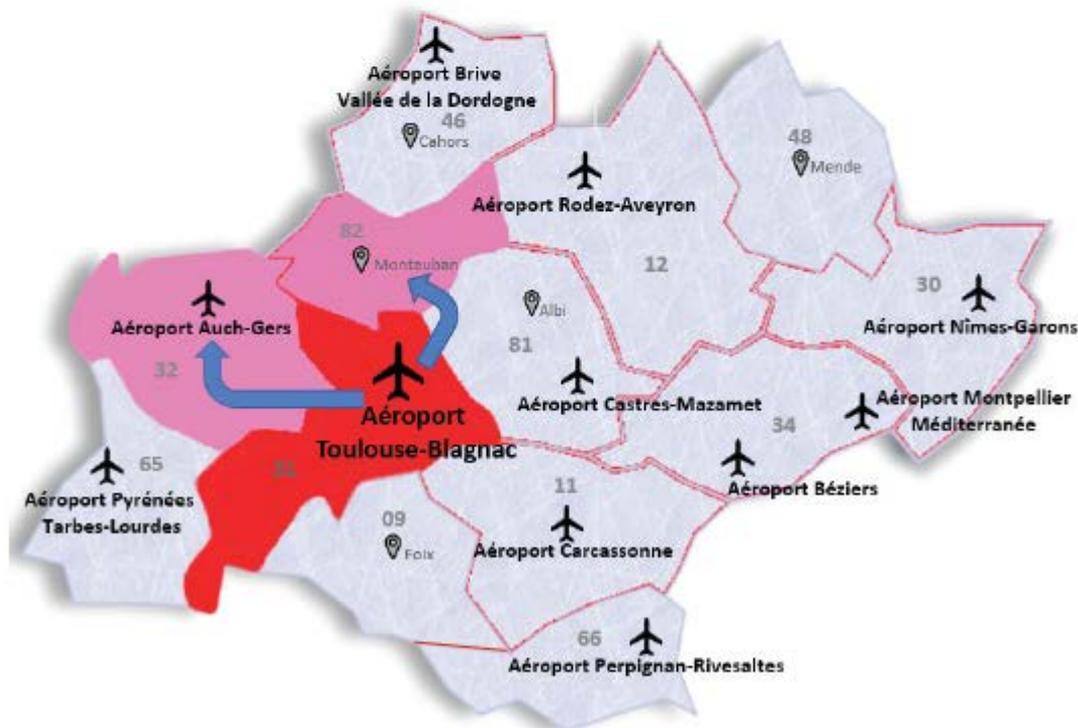


CONTRIBUTION DU CESER OCCITANIE POUR LE FUTUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE TOULOUSE-BLAGNAC (2050)



Adoptée par le Bureau du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
le 13 février 2023

**CONTRIBUTION DU CESER
OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE
À L'ATELIER DES TERRITOIRES
POUR LE FUTUR DE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE DE
TOULOUSE-BLAGNAC (2050)**

Adoptée à l'unanimité par le Bureau du CESER le 13 février 2023

**Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**

La présente contribution a été préparée par la SECTION PROSPECTIVE et adoptée à l'unanimité
lors de sa séance du 06 février 2023

Président

Claude DUPUY

Vice-Présidente

Claudie HOUSSARD

Secrétaires

Patrick AYGOBERE

Jean-Claude LUGAN

Les membres

Dominique ANTONI	Jean-Paul LABORIE
Ludovic ARBERET	Muriel LARGUIER
Marie-Josée AUGÉ-CAUMON	Annie LLOVERAS
Patrick AYGOBERE	Jean-Claude LUGAN
Malika BAADOUD	Virginie MADHI
Michel BAYLAC	Jean-Guy MAJOREL
Hugues BEILIN	Béatriz MALLEVILLE
Jean-Marie BEZ	Michelle MARIN
Jean-François BLANCHET	Jacqueline MATHA
Adeline CANAC	Philippe MAYDAT
Michel COLOM	Sylvie MICHEL
Francis DECOUCUT	Jean-Jacques MINANA
Annick DE PASQUALIN	Alain RADIGALES
Jehan DE WOILLEMONT	Michel RAFFI
Philippe DOMY	Dominique RAMONDOU
André DUCOURNAU	Henri SALLANABE
Alain FAUCONNIER	Gérard VALLES
Gilbert FOUILHE	Sabine VENIEL LE NAVENNEC
Jacques GARCIA	Nathalie VEYRE
Sophie GARCIA-RAMOS	Sylvain VIDAL
Hélios GONZALO	Emmanuel VIGNERON
Claudie HOUSSARD	

Avant-propos

Cette contribution sur le futur de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac à l'horizon 2050 élaborée par le CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a fait l'objet de concertations au cours des différentes étapes de l'Atelier des Territoires et en particulier d'échanges avec la Présidente du CODEV Toulouse Métropole.

L'analyse et les propositions développées dans ce document invitent à saisir les opportunités de développement durable et concerté de l'activité aéroportuaire et aéronautique dans une approche régionale, incluant dans une nouvelle gouvernance les territoires d'influence qui sont aussi les territoires d'industrie (le Gers et le Tarn-et-Garonne notamment), ainsi qu'un rôle spécifique au CESER, conformément à sa compétence de prospective et à laquelle le CODEV pourrait également être associé. Cela sous-entend que la structure mise en place soit dotée de moyens humains avec un directeur de projet et une équipe justifiée par l'importance des enjeux identifiés, des investissements liés aux infrastructures complexes qui accompagneront la nouvelle démographie de la région, les équipements hospitaliers à construire, les nouvelles activités économiques pour les territoires concernés.

Cette situation connue nécessitera par conséquent une ingénierie forte de l'État au service des collectivités concernées et de nos concitoyens.

Ce document sera transmis au préfet de la région Occitanie, à la présidente de la Région Occitanie, au président du Conseil départemental de la Haute-Garonne et au président de Toulouse Métropole qui ont lancé la concertation le 17 janvier 2022.

Jean-Louis CHAUZY

Président du CESER Occitanie / Pyrénées-
Méditerranée

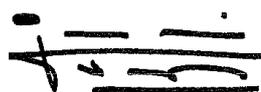


TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
ENJEUX, POTENTIALITÉS ET NÉCESSITÉS À PRENDRE EN COMPTE	3
<i>Aménagement du territoire.....</i>	<i>3</i>
<i>Environnement</i>	<i>3</i>
<i>Développement économique et industriel.....</i>	<i>4</i>
<i>Social et sociétal.....</i>	<i>5</i>
CONCLUSION.....	7
ANNEXES.....	11

INTRODUCTION

Initié par l'État le 17 janvier 2022 sous l'autorité du préfet Étienne GUYOT, l'Atelier des Territoires sur le futur de la zone aéroportuaire et aéronautique de Toulouse a pour but premier l'engagement d'une concertation destinée à favoriser la compréhension des enjeux de développement environnementaux, économiques, sociaux et sociétaux. Le moyen retenu a été l'organisation d'un dialogue ouvert au sein d'un groupe dit des « 100 » à caractère généraliste et d'un groupe dit des « 40 » à vocation plus opérationnelle.

Cet Atelier a réuni des élus des zones directement concernées, des représentants des milieux associatifs et des délégués des institutions socio-économiques, au premier rang desquelles le CESER Occitanie, et également le CODEV de Toulouse-Métropole. Ont participé aussi bien naturellement à l'Atelier des dirigeants de la société ATB, concessionnaire de l'aéroport de Blagnac, d'Airbus et d'ATR.

À la suite de cette initiative émanant des services de l'État, le Bureau du CESER Occitanie du 11 avril 2022 a donné son accord pour :

- Répondre à la sollicitation de l'État ayant pour objectif de dégager une vision prospective de l'évolution de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac dont la notoriété internationale est forte grâce aux premiers constructeurs mondiaux Airbus et ATR (pour les avions régionaux) ;
- Rappeler que le CESER avait pris une position claire et ferme sur les risques liés au fait de confier la gouvernance de cet aéroport au groupe chinois CASIL Europe (en 2014), les événements ont confirmé le bien-fondé de ces réserves.

Le Bureau du CESER a en conséquence donné mandat à la Section Prospective de préparer cette contribution pour proposer un texte soumis à son approbation.

C'est pourquoi la Section Prospective du CESER a été sollicitée et a proposé la participation de trois représentants au sein de ce groupe de réflexion et de travail : Hugues BEILIN, journaliste résidant à Toulouse, Jean-Paul LABORIE, géographe habitant à Blagnac et Patrick AYGOBERE (FRTP), chef d'entreprise résidant dans l'ouest toulousain, très concerné par le contexte, en particulier les difficultés d'accès. Il a fait le lien avec la Commission « Aménagement du Territoire – Politiques environnementales et énergétiques – Transport – Infrastructures – Numérique – Logement » dont il est membre.

Dans ce cadre, la contribution de la Section Prospective a été construite avec l'objectif d'une vision régionale à trente ans du futur de ce secteur d'activités de la plus haute importance stratégique pour l'Occitanie et pour la France.

Ce travail de prospective territoriale s'appuie ainsi sur de grandes orientations, notamment :

- Une approche régionale du développement de la plus grande plateforme industrielle d'Europe qui inclut Airbus et ATR, leaders mondiaux dans leur domaine respectif ;

- L'impact du devenir de la plateforme sur les territoires d'influence voisins, en particulier le Gers et le Tarn-et-Garonne.

Pour le CESER, le futur de la place aéroportuaire et aéronautique s'affiche aujourd'hui sous les meilleurs auspices, après la période d'inquiétude engendrée par la crise sanitaire. L'enjeu des prochaines années réside en une réussite d'une expansion industrielle associée à une amélioration environnementale conséquente, fondée sur la réduction des pollutions et nuisances. L'exemple le plus significatif du projet est celui du futur avion propulsé à l'hydrogène vert bas carbone. Le processus de transformation industrielle, avec l'objectif 0 carbone, est affiché à l'horizon 2050.

L'Occitanie, avec au premier rang sa métropole régionale Toulouse, est considérée à juste titre comme leader dans les secteurs de l'aéronautique et du spatial. Cette position repose sur un solide socle fondé sur son outil industriel, ses bureaux d'études, son pôle de compétitivité « Aerospace Valley » et en premier ressort sur son potentiel de matière grise considérable constitué de grandes écoles, de centres de recherche et d'instituts spécialisés. La concurrence mondiale, mais aussi européenne, est rude. C'est pourquoi tout doit être mis en œuvre au niveau régional pour saisir les opportunités de développement qui se créent autour de l'industrie du futur et sa transformation dans le respect des engagements de décarbonation à l'horizon 2035-2050.

Dans le cadre de la contribution, le Président du CESER a pris l'initiative de rencontrer des collectivités territoriales et des acteurs socio-économiques, afin de les entendre sur ces perspectives qui se dessinent à l'horizon 2050¹. Ces rencontres ont permis des échanges productifs, de recueillir nombre d'informations de terrain et aussi, et peut-être surtout, à aider des entités locales à renouer le dialogue et dans certains cas à mieux connaître les projets et attentes de leurs voisins, simplement séparés par des limites administratives. Le dialogue entre élus a confirmé et aussi révélé une grande attente à l'égard de l'État dont ils espèrent l'intervention pour diligenter des études d'impact et des actions coordonnatrices contribuant à gérer des procédures et aménagements complexes.

Après trois sessions de journées de travail en ateliers et des réunions en « visio », plusieurs grandes lignes ont pu être dégagées, établissant une vision d'avenir intégrant les préoccupations environnementales et de qualité de vie quotidienne, exprimées notamment par les délégués des structures associatives, ainsi que les enjeux de développement économique.

¹ Réunions sur sites à Blagnac, Toulouse, Montauban, Grenade/Garonne, Auch, Gimont, L'Isle Jourdain + réunions en visioconférence

ENJEUX, POTENTIALITÉS ET NÉCESSITÉS À PRENDRE EN COMPTE

Dans ce cadre, les représentants du CESER ont fait valoir l'indispensable dimension régionale à donner à la réflexion, en conformité avec sa vocation et ses missions.

Pour le CESER, les enjeux, les potentialités et les nécessités à prendre en compte dans cette démarche s'articulent autour de quatre grands champs de préoccupations et de préconisations : l'aménagement du territoire ; l'environnement ; le développement économique et industriel ; les conséquences sociales et sociétales.

Aménagement du territoire

- La mobilité est au cœur des enjeux avec une prise en compte systématique du lien habitat/emploi/mobilité. La mobilité "douce" et peu polluante doit être favorisée (vélos, véhicules électriques, bus à hydrogène...).
- Le programme de réalisation des grandes infrastructures, après l'achèvement de la mise à deux fois deux voies de la RN 124 Toulouse/Auch et de la construction de l'A 69 Toulouse/Castres, doit être complété avec en particulier la liaison Blagnac/A 62 via un pont sur la Garonne.
- Au niveau du Tarn-et-Garonne, les grandes infrastructures programmées (gare LGV, hôpital, boulevard urbain ouest de Montauban, échangeur de Montech...) doivent faire l'objet d'une coordination afin d'assurer leur pleine efficacité future.
- La LGV et les transports de l'aire urbaine toulousaine doivent être coordonnés (3^e ligne de métro, liaisons RER/TER notamment Toulouse/Auch et Toulouse/Montauban...) avec les développements futurs. Ils sont indissociables de la réussite de l'extension de la zone aéroportuaire et aéronautique.
- L'itinéraire à grand gabarit de l'A 380 doit être reconverti au bénéfice des secteurs traversés, avec par exemple l'aménagement du tronçon de contournement de L'Isle-Jourdain depuis l'échangeur sud-ouest de la RN 124 jusqu'à Mérenvielle. L'itinéraire à grand gabarit (IGG) doit être réactivable afin de fournir de la flexibilité à Airbus en prévision de son avion décarboné et de suppléer, en cas de perturbation, son outil logistique Beluga.

Environnement

- Toutes les réalisations projetées (infrastructures, industrie, habitat) doivent être conçues avec un objectif zéro carbone.
- L'application de la loi Climat et résilience avec le Zéro artificialisation nette (ZAN) doit pouvoir faire l'objet de dérogations, voire d'exceptions compensables (réserve foncière région, État), afin de ne pas pénaliser les intercommunalités de l'Occitanie qui

disposent de tous les atouts pour accueillir l'expansion des activités aéronautiques et industrielles, ainsi que les zones d'habitat. La concertation doit être la règle pour aboutir à des solutions appropriées aux besoins des territoires.

- La région Occitanie peut appuyer, grâce à son potentiel de recherche, d'innovation et de production, les initiatives d'optimisation énergétique, et aussi de gestion et de pilotage des aéronefs qui diminuent sensiblement les nuisances, en matière de pollution, comme au niveau sonore.
- Les essais des petits appareils, comme les vols des opérateurs « low cost » pourraient être transférés vers d'autres aéroports régionaux (Toulouse Francazal, Tarbes, Carcassonne, Auch, Castres, Rodez, Perpignan, Vias-Béziers, Montpellier, Nîmes-Garons ...), afin de soulager le trafic à Blagnac.
- ATR s'est engagé à atteindre le net zéro carbone à l'horizon 2050.

Développement économique et industriel

- Airbus (et son voisin ATR), avec la plus grande usine d'Europe dont le siège social est à Blagnac, doit être conforté dans sa position de leader mondial, afin d'assurer un développement de l'activité industrielle non seulement dans l'agglomération toulousaine, mais aussi dans d'autres secteurs de l'Occitanie.
- L'écosystème industriel régional avec le travail collaboratif des universités, des écoles d'ingénieurs, des centres de recherche et d'innovation est le cœur du pôle de compétitivité mondial « Aerospace Valley ».
- La diversification des activités économiques repose aussi sur le pôle « Agri Sud-Ouest Innovation », et l'industrie du médicament (Groupe Pierre FABRE, EVOTEC...).
- Les développements industriels doivent être déconcentrés depuis Toulouse-Métropole en direction des pôles régionaux de tradition aéronautique ancienne (Figeac, Tarbes) ou plus récente (Gimont, L'Isle Jourdain, le Gers, le Tarn-et-Garonne, le Grand Montauban...).
- Les secteurs voisins du Gers et de Tarn-et-Garonne, classés territoires d'industrie en 2018 pour la sous-traitance aéronautique et l'agro-alimentaire, peuvent être privilégiés pour l'accueil des activités multisectorielles futures de production et de service.
- Le desserrement d'activités industrielles vers les territoires d'influence est un objectif qui contribue à la maîtrise de la pollution des nuisances terrestres et aériennes.

- Une politique de filière hydrogène et innovante (air, rail, route, mer) bénéficie de tous les atouts régionaux et des aides de l'État qui sont déjà opérationnelles en matière de recherche et d'application (École des Mines d'Albi, « Hyport », Technocampus hydrogène de Francazal, site de Port-la-Nouvelle ...).
- Le développement industriel dans son ensemble, avec les potentialités actuelles de la région, doit permettre de se rapprocher de la sécurité énergétique, grâce au développement de l'hydrogène qui s'ajoute à la filière hydroélectrique et à la filière nucléaire appelée à croître, à l'est comme à l'ouest de l'Occitanie, pour sécuriser une énergie décarbonée disponible et à bas coût.

Social et sociétal

- La diffusion des retombées économiques et industrielles de l'expansion aéronautique doit être conçue impérativement à l'échelon régional.
- L'extension des activités d'Airbus et de ses sous-traitants doit être envisagée dans le cadre d'une mixité sociale qui bénéficierait à tous les secteurs, de la recherche comme de la production, aux femmes comme aux hommes.
- La mobilité et les infrastructures futures doivent rapprocher habitat et entreprise, afin de limiter les déplacements donc les nuisances et ainsi d'améliorer la qualité de vie de chacun.
- Le télétravail qui n'est pas accessible à tous les emplois ne doit pas créer de nouvelles ruptures dans les relations humaines. Le présentiel demeure indispensable au niveau personnel, comme au niveau de l'entreprise.
- La qualité du dialogue social doit être préservée par la relance de la promotion sociale du travail (formation qualifiante à la transformation industrielle par la digitalisation et l'introduction de la robotisation au service des personnels).

CONCLUSION

En conclusion, le CESER estime que :

- La place aéroportuaire, aujourd'hui pilotée par un groupe français à forte notoriété, bien implanté dans la région (Eiffage), s'inscrit dans une nouvelle gouvernance qui permet de privilégier la concertation.
- L'État doit maintenir sa participation de 10 % au capital de la société ATB afin que la puissance publique (État + collectivités territoriales) y reste majoritaire, sécurisant ainsi l'actionnariat.
- La démarche entreprise contribue à sécuriser tous les acteurs et partenaires, industriels, salariés et bien sûr collectivités territoriales. La place aéroportuaire et aéronautique est un outil stratégique pour notre souveraineté.
- L'État doit pouvoir répondre aux besoins d'études et d'ingénierie exprimés par des territoires qui ne peuvent actuellement mener ce type de démarches, sources de grands travaux dont la coordination s'impose (mise à disposition de cadres, de spécialistes).
- Les infrastructures et mode de transport (route, train, métro, tramway, véhicules autonomes, modes doux, ...) doivent être interconnectés et faire l'objet d'investissements forts (notamment une desserte directe de l'aéroport par le métro) afin de répondre aux besoins de mobilité qui résulteront du développement de la place aéroportuaire et aéronautique, afin d'éviter l'asphyxie future des sites et axes concernés.
- L'Atelier des Territoires, à partir des enjeux industriels, a contribué à enclencher un débat et un échange incluant les questions relatives à l'urbanisme, l'habitat, au foncier, aux services, thèmes qui pourraient susciter une nouvelle directive d'aménagement du territoire (DAT) comme l'ont demandé notamment le Grand Montauban et le Conseil départemental du Tarn-et-Garonne.
- L'expansion régionale de l'activité aéroportuaire et aéronautique est le fondement de toute la démarche en direction notamment des Territoires d'influence qui ont vocation à accueillir des activités futures.
- Le CESER dispose d'une vision régionale et prospective qui l'autorise à solliciter l'animation et la gouvernance de la structure qui succèdera au « G 40 » de l'Atelier des Territoires et qui devra être pérennisée aux côtés de l'État et des collectivités qui ont en charge les décisions et les financements. Le CODEV de Toulouse-Métropole sera associé à la démarche.
- La gouvernance a vocation à être étendue aux territoires d'influences qui, comme le CESER, doivent être signataires de la Charte (*cf. annexes Présentation de l'Atelier des territoires*).

ANNEXES

Annexes

I – Zonages territoriaux en Occitanie (INSEE, 2020-2021)

II – Aéroports d'Occitanie (CRTL Occitanie, 2023)

III – Aéroport de Toulouse-Blagnac : situation géographique, installations, organisation, activité

IV – Airbus : Bilan 2022 ; Feuille de route pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050

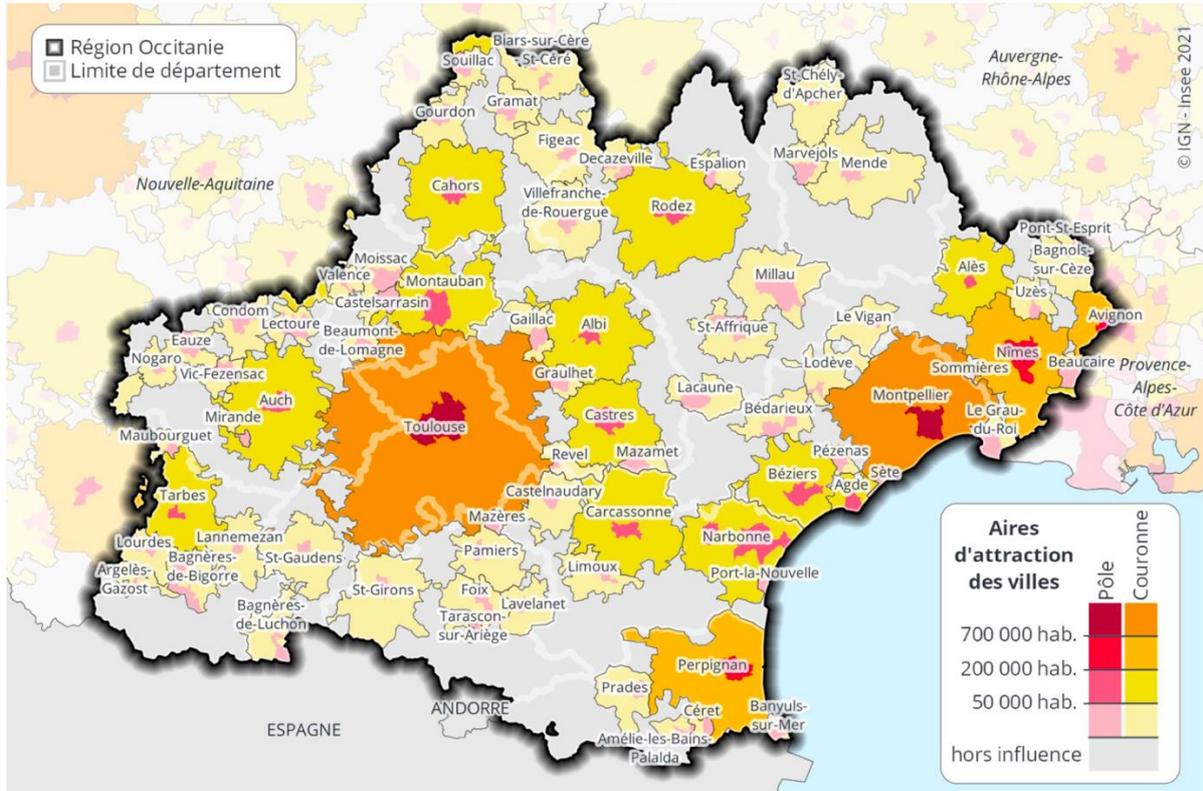
V – Territoires et acteurs rencontrés par le CESER

VI – Présentation de l'Atelier des Territoires – Cahier de l'Atelier, mars 2022

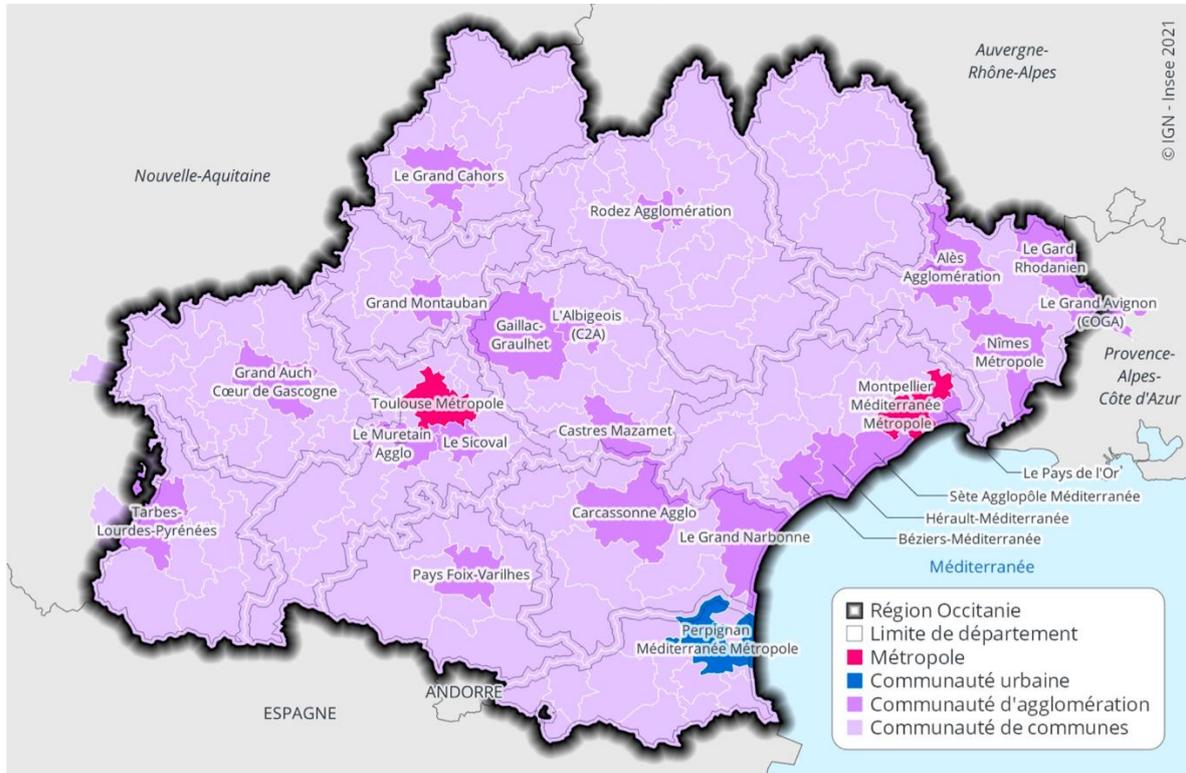
I – ZONAGES TERRITORIAUX EN OCCITANIE

(source : Insee -2020-2021)

Les aires d'attractions des villes en Occitanie (contour 2020)



Les intercommunalités en Occitanie (contour 2021)



II – AÉROPORTS D'OCCITANIE

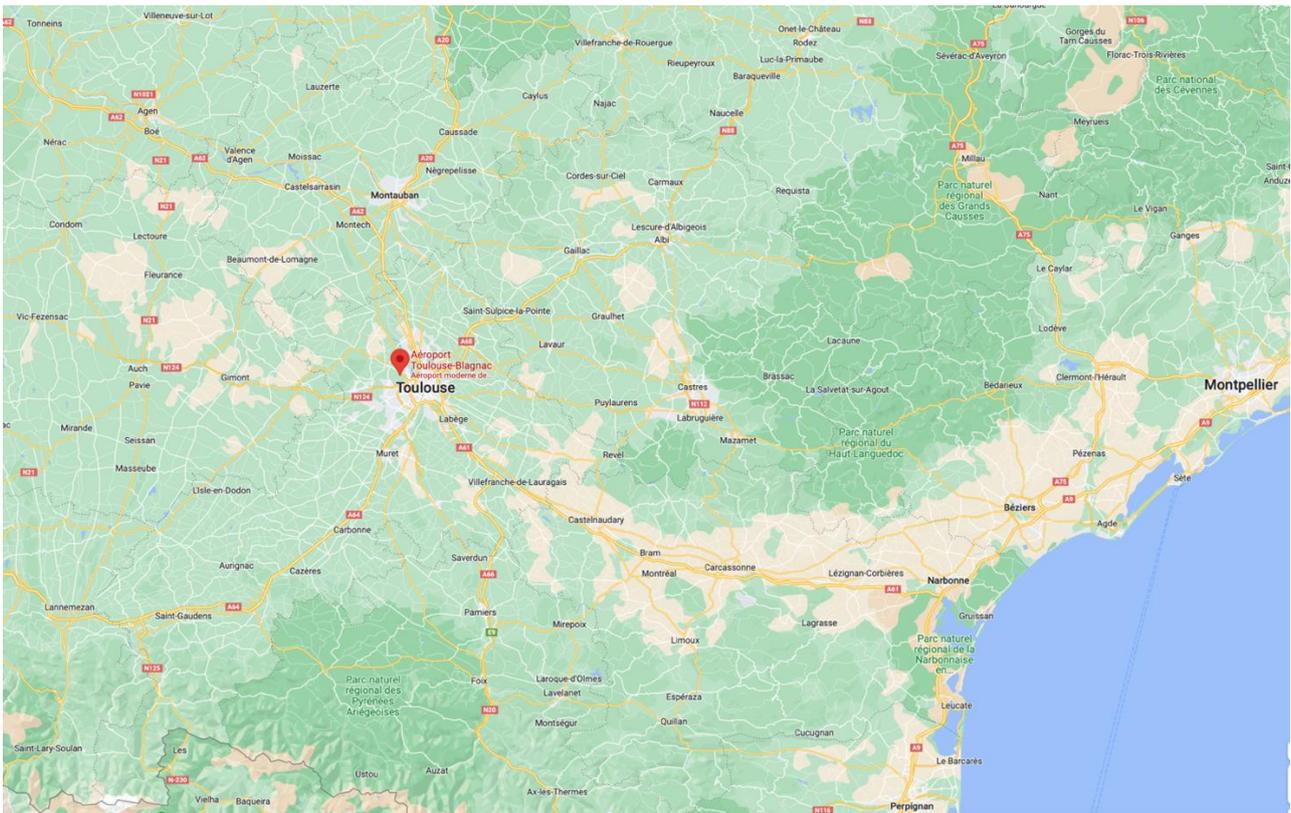


(source : CRTL Occitanie -2023)

III - AÉROPORT DE TOULOUSE BLAGNAC

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

L'aérogare de l'aéroport Toulouse-Blagnac est située sur la commune de Blagnac, à 6 kilomètres du centre de Toulouse, au cœur de l'agglomération toulousaine. La majeure partie des pistes se trouve également sur le territoire de la commune de Blagnac. Les extrémités sud-est des deux pistes sont situées sur le territoire de Toulouse et l'extrémité nord-ouest de la piste n° 2 est située sur celui de Cornebarrieu. De plus, une partie des installations d'Airbus est située sur le territoire de Colomiers.



Accès à l'aéroport de Toulouse-Blagnac

- Transport en commun : tramway et bus TISSEO
- Liaisons routières : le principal point d'accès routier est l'autoroute A621 (terminus). Cette autoroute relie l'aéroport au périphérique de Toulouse ainsi qu'à l'autoroute A63, par l'intermédiaire de l'autoroute D901. La route départementale D902, ou *voie lactée*, permet également d'accéder à l'aérogare depuis Beauzelle.

INSTALLATIONS

740 hectares répartis sur quatre communes (Blagnac, Colomiers, Cornebarrieu, Toulouse)

2 pistes :

- Direction : 14R/32L – 3 500 m
- Direction 14L/32R – 3 000 m

4 halls – 100 000 m²

Taux d'utilisation des pistes et des configurations de juillet à septembre 2022

(source : ATR Toulouse Blagnac)



	Décollage		Atterrissage	
Piste 1		83 %		40 %
Piste 2		17 %		60 %
	Juillet 2022	Aout 2022	Sept. 2022	Total
				3 ^{ème} trim. 2022
QFU 32	82 %	80 %	74 %	78 %
QFU 14	18 %	20 %	26 %	22 %

Le sens d'utilisation des pistes (QFU) est déterminé en fonction de la direction des vents dominants.

ORGANISATION

Dans le cadre de la concession consentie par l'État, la société Aéroport Toulouse-Blagnac a pour objectif d'une part l'entretien des installations aéroportuaires et d'autre part le développement vers l'international et vers la satisfaction des passagers.

Pour y parvenir et garantir son bon fonctionnement, la société s'est ainsi organisée à plusieurs niveaux :

- **Actionnariat**

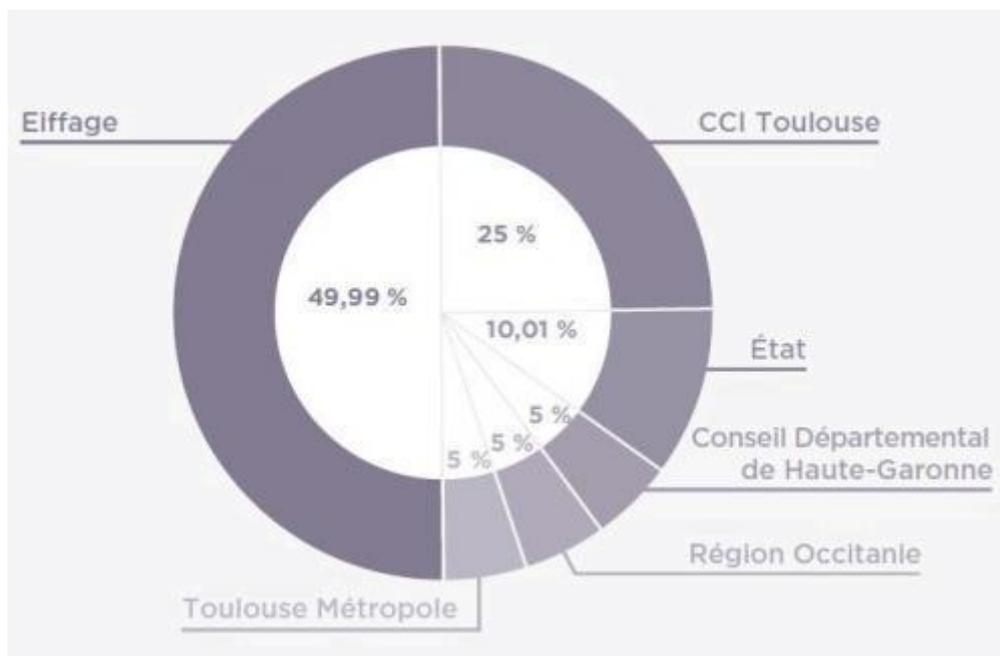
Jusqu'en 2008, l'aéroport était géré par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Toulouse dans le cadre d'une convention de concession consentie par l'État et dénoncée le 27 mars 2007 lors de la création de la SA Aéroport Toulouse-Blagnac, dont la Chambre de commerce et d'industrie est actionnaire.

Créée en 2007, la société Aéroport Toulouse-Blagnac était initialement détenue à 60 % par l'État français.

En 2015, ce dernier a ouvert le capital d'ATB à l'actionnariat privé.

CASIL Europe s'était alors porté acquéreur de 49,99 % des parts cédées.

En 2020, après rachat des parts de CASIL Europe par le groupe Eiffage, l'actionnariat d'ATB est ainsi constitué :



- **Conseil de surveillance et directoire**

La société Aéroport Toulouse-Blagnac est composée d'un Directoire (qui administre et gère la société) et d'un Conseil de surveillance (qui contrôle cette gestion).

Deux commissaires aux comptes titulaires assurent le contrôle des comptes de la société et rédigent, lors de la clôture des comptes, un rapport général et un rapport spécial.

Conseil de surveillance : 15 membres

- présidé par Christian CASSAYRE

Directoire :

- Philippe CREBASSA, président
- Thierry BONNEVIALLE
- Alain de la MESLIERE
- Jean-Christophe CHAUVIGNAT
- Bruno BALERDI

• **Organisation et Directions**

L'Aéroport Toulouse-Blagnac est composé de sept Directions.

Les Directions :

- Direction de la Responsabilité Sociétale & Ressources Humaines (Christine COURADE)
- Direction des Opérations (Alain de la MESLIERE)
- Direction Financière (Thierry BONNEVIALLE)
- Direction de Ingénierie et Innovation (Jean-Christophe CHAUVIGNAT)
- Direction Développement Aéronautique (Catherine GAY)
- Direction Marketing Clients et Commerces (Bruno BALERDI)
- Direction Juridique (Pierre-Jean CAROL)

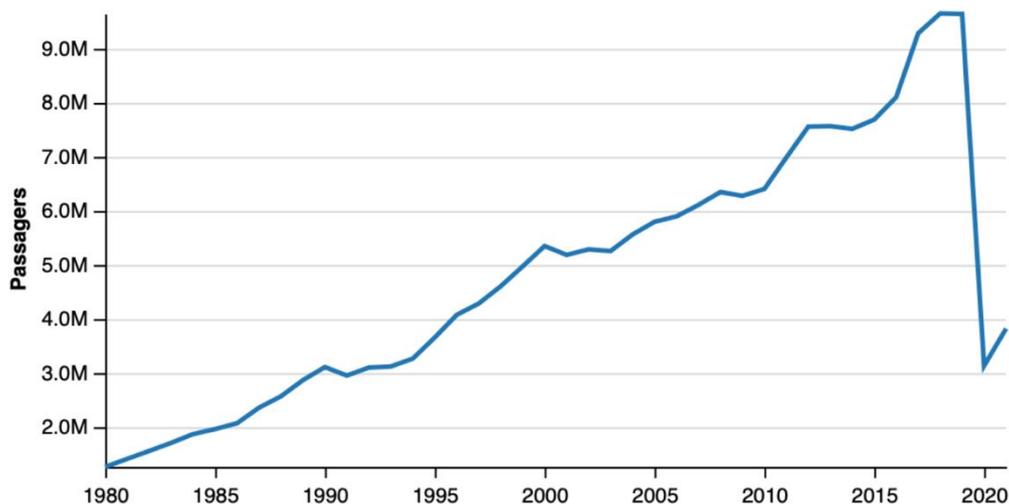
ACTIVITÉ

L'activité sur la zone aéroportuaire Toulouse-Blagnac est assurée par des mouvements commerciaux (passagers et frets) et par des mouvements commerciaux essentiellement utilisés par les avionneurs ATR et Airbus.

La société Airbus loue 100 hectares de l'aéroport pour préparer les essais en vol, dans le cadre juridique d'une autorisation d'occupation temporaire (AOT), sécurisée. L'AOT est prolongée jusqu'en 2092 aux mêmes conditions tarifaires.

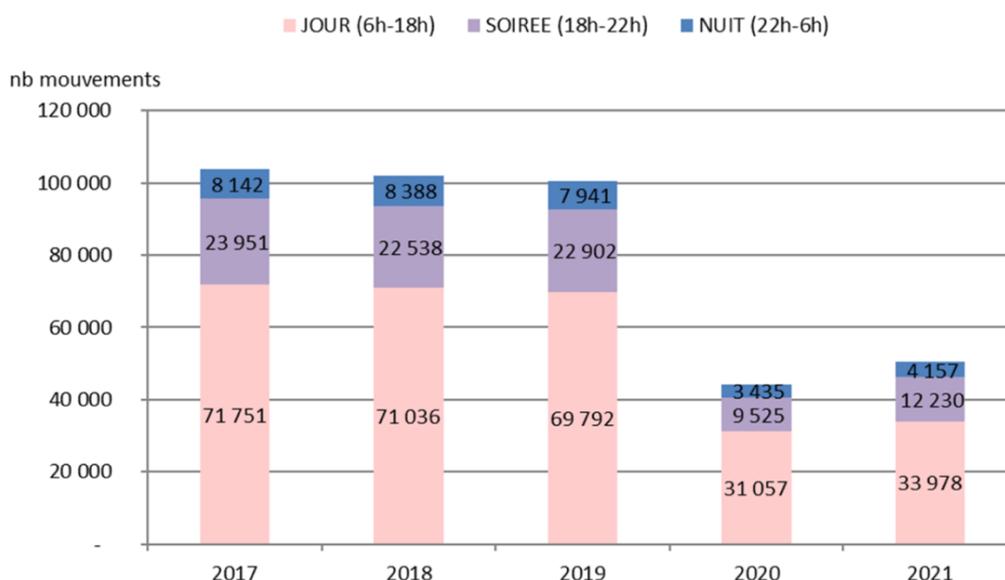
L'activité a été croissante jusqu'à fin 2019. La gestion de la crise COVID et les restrictions de déplacement des personnes qui ont été prises dans les différents pays, ont fortement ralenti l'activité en 2020 et 2021.

Trafic annuel sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac



(source : ATB – 2022)

Évolution du trafic par période



*un mouvement décollage ou atterrissage

(source : ATB – 2022)

En 2019, année « référence » de pleine activité, le nombre de passagers transitant par l'aéroport de Toulouse-Blagnac avait atteint le record de **9 597 543 passagers**, dont près de 43 % de passagers ayant été transportés par des compagnies low-cost. Le nombre de mouvements commerciaux avait atteint 87 731 (record en 2017 avec 90 222). Le nombre de mouvements non-commerciaux avait atteint 12 904 (record en 2017 avec 13 620). Pour rappel, le nombre de passagers reçus était en 2011 de 6 988 140 et en 2016 de 8 081 179.

Les 2 principales dessertes, sont nationales, avec Paris-Orly, suivie de Paris-Charles de Gaulle. À elles seules, elles représentaient en 2019, 1/3 du trafic passagers, avec 3 180 000 passagers. Hors Paris, la 2^{de} desserte est Lyon.

La ligne Toulouse-Blagnac – Paris-Orly est présentée comme la plus fréquentée d'Europe. La 1^{re} destination à l'internationale est Madrid.

Compagnies et dessertes :

En 2019, Toulouse-Blagnac était relié à 129 aéroports dans le monde, assurées par 31 compagnies aériennes.

L'année 2021 a été marquée par une reprise d'activité liée à l'évolution des conditions sanitaires. L'allègement progressif des contraintes de déplacement en France et à l'étranger a permis à l'aéroport de Toulouse-Blagnac d'accueillir 3 815 214 passagers, mais ne représentant que 40 % du nombre de passagers de 2019.

Concernant les mouvements non-commerciaux, ils ont été de 9 060, soit 70 % de l'activité de 2019.

IV - AIRBUS

BILAN 2022

(source : Airbus)

661 avions livrés (+ 8 % par rapport à 2021)

820 commandes nettes (1 078 commandes brutes)

FEUILLE DE ROUTE POUR ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CARBONE À L'HORIZON 2050

(source : Airbus)

Airbus s'est engagé à atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050. La feuille de route pour la neutralité carbone est une révolution en trois étapes :

1. La première étape a déjà commencé avec l'entrée en service des avions de dernière génération, comme l'A320neo. Ces appareils offrent une efficacité énergétique de 20 % à 40 % supérieure à l'ancienne génération d'avions. Ils sont déjà capables de voler avec 50 % de carburants aéronautiques durables (SAF). L'accélération de la production de cette gamme de produits actuelle est essentielle à la décarbonisation.
2. La deuxième étape consiste en l'utilisation des carburants durables. Dès 2030, les avions Airbus seront capables de voler avec 100 % de carburants durables. Il est indispensable que la plateforme aéroportuaire Toulouse Blagnac puisse être alimentée en continu en carburants durables dès 2024, pour faire de l'Occitanie une vitrine de la décarbonation. Ce sont d'ailleurs ces avions qui voleront en grand nombre dans les années 2040 et qui permettront au secteur de l'aviation d'atteindre la neutralité carbone au milieu du siècle.

3. La troisième étape de la feuille de route sera l'hydrogène - le seul carburant qui évite de rejeter du carbone dans l'atmosphère. Airbus vise une entrée en service à partir de 2035, d'abord sur des liaisons régionales. L'aventure démarrera sur l'aéroport Toulouse Blagnac avec des essais qui seront effectués sur un démonstrateur A380 à partir de la fin 2026.

Pour les perspectives à long terme, plusieurs aspects sont rassurants au niveau industriel. La perspective de croissance du trafic s'établit à + 3.6 % / an. Le carnet de commandes d'Airbus est d'environ 7 300 appareils dont environ 6 000 de la Famille A320. Cet élément explique l'importance de créer sur le site de Jean-Luc Lagardère (Blagnac) une chaîne d'assemblage monocouloirs innovante.

V – TERRITOIRES ET ACTEURS RENCONTRÉS PAR LE CESER

Les Ateliers du territoire ont été organisés à l'initiative de :

Monsieur Étienne GUYOT, Préfet de la région Occitanie,

Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée,

Monsieur Georges MÉRIC, Président du Conseil départemental de la Haute-Garonne,

Monsieur Jean-Luc MOUDENC, Maire de Toulouse, Président de Toulouse Métropole,

Les différentes rencontres organisées par l'État ont permis d'entendre et d'échanger avec collectivités territoriales, le tissu économique et les associations des territoires concernés.

Le CESER a organisé des rencontres spécifiques avec d'autres acteurs concernés dont ceux de territoires périphériques à la zone aéroportuaire situés dans les départements du Gers et du Tarn-et-Garonne.

Acteurs rencontrés à l'initiative du CESER Occitanie

Monsieur Philippe DUPOUY, Président du Conseil départemental du Gers

Monsieur Michel WEILL, Président du Conseil départemental du Tarn-et-Garonne

Madame Brigitte BARÈGES, Maire de Montauban, Présidente de la Communauté d'agglomération du Grand Montauban

Monsieur Thierry DEVILLE, Maire adjoint de Montauban, 1^{er} Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Grand Montauban

Monsieur Bernard PENSIVY, Président de la Communauté d'agglomération du Grand Auch – Cœur de Gascogne

Monsieur Michel BAYLAC, 1^{er} Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Grand Auch – Cœur de Gascogne

Monsieur Claude BOURDIL, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Grand Auch – Cœur de Gascogne

Monsieur Francis IDRAC, Maire de l'Isle-Jourdain, Président de la Communauté de communes de la Gascogne Toulousaine

Monsieur Gérard ARIÈS, Président de la Communauté de communes des Coteaux Arrats Gimone

Madame Marie-Claude NEGRE, Présidente de la Communauté de communes Grand Sud Tarn-et-Garonne, Vice-Présidente du Conseil départemental du Tarn-et-Garonne

Monsieur Jacques MOIGNARD, Maire de Montech, Vice-Président de la Communauté de communes Grand Sud Tarn-et-Garonne

Monsieur Stéphane TUYERES, Maire de Verdun-sur-Garonne, Vice-Président de la Communauté de communes Grand Sud Tarn-et-Garonne

Madame Marie-Christine JAILLET, Présidente du Conseil de développement de Toulouse Métropole

Monsieur Patrick PIEDRAFITA, Président de la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse, ex-Président exécutif d'Airbus

Monsieur Rémi BRANET, Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Gers

Monsieur Philippe CREBASSA, Président du Directoire de la société Aéroport Toulouse-Blagnac

Monsieur Christian CASSAYRE, Président du Conseil de surveillance de la société Aéroport Toulouse-Blagnac,

Madame Josette RAYNAUD, Monsieur Dominique DELBOUIS, Monsieur Guillaume BONNET, Membres du Comité social et économique Airbus Opérations Toulouse

Madame Marie DEKETELAERE-HANNA, Inspectrice générale à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable

Monsieur Philippe JUNQUET, Inspecteur général à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable

VI – PRÉSENTATION DE L'ATELIER DES TERRITOIRES – CAHIER DE L'ATELIER, MARS 2022

Cahier de l'Atelier

Atelier des territoires **Construire ensemble** **un futur désirable** **Place aéroportuaire** **de Toulouse-Blagnac** **et territoires**

Maîtrise d'ouvrage

DDT DE LA HAUTE-GARONNE

Équipe

ALPHAVILLE

ASM

Mars 2022

Objet de l'Atelier

La place aéroportuaire de Toulouse-Blagnac se trouve au cœur des enjeux d'aménagement durable de notre époque. Environnement et qualité de vie, emploi, développement industriel et mutations économiques, usage du foncier, habitat, mobilités... : autant de défis à relever et de tensions à dépasser pour révéler le potentiel de ce territoire et préparer un futur désirable avec tous ceux et celles qui y vivent et y travaillent. **Le périmètre transcende les limites administratives et institutionnelles.** C'est pourquoi sur proposition du préfet de Région, le Conseil régional, Toulouse Métropole, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, avec le SICOVAL, les Hauts-Tolosans, ont décidé de s'engager ensemble dans une démarche d'Atelier avec les communes du PEB et impliquant les forces vives du territoire. En imaginant la place aéroportuaire comme **démonstrateur du développement durable**, il s'agit de construire un « **pacte gagnant-gagnant** » pour son devenir, au bénéfice de **l'intérêt général**.

PARTIE 1

Les Ateliers des territoires locaux

Chiffres clés

- 78 sites investis depuis 12 ans
- 300 acteurs mobilisés dont élus, techniciens, experts, citoyens
- 500 000 € d'ingénierie en soutien aux collectivités
- 5 territoires retenus avec 5 équipes pluridisciplinaires en moyenne par sessions
- 1 séminaire de restitution par session

Une démarche cadrée

Source :

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/ateliers-des-territoires>

« L'Atelier des territoires propose aux acteurs locaux d'élaborer collectivement une vision d'avenir à partir des atouts et des ressources locales, des dynamiques et des coopérations interterritoriales.

Objectif

L'objectif est de faciliter l'émergence de stratégies partagées et innovantes pour un développement et un aménagement durables à partir :

- **Travail de concertation et de construction avec les acteurs locaux**
- **Projets en cours et des ressources propres**
 - humaines (compétences, savoir-faire...)
 - naturelles (paysages)
 - agricoles (agropastoralisme, sylviculture, AOC...)
 - économiques (entreprises, investissements...)
 - matérielles (équipements, sites touristiques, patrimoine...)
 - immatérielles (esprit des lieux, culture, valeurs, réseaux...)

Acteurs

Les ateliers mettent autour de la table, au sens propre comme au figuré, une grande diversité d'acteurs :

- **Elus** (intercommunaux, municipaux et syndicaux) et **techniciens** territoriaux
- **État** (DGALN, qui assure le pilotage d'ensemble et les services déconcentrés - DREAL, DDT-M - qui assurent la maîtrise d'ouvrage), dans une posture non pas de prescripteur mais de partenaire et de facilitateur
- **Acteurs socio-économiques** et issus de la **société civile** (associations, entreprises...). La participation de **citoyens** (habitants et usagers) n'est pas systématique, mais encouragée
- **Equipe pluridisciplinaire composée d'architectes, urbanistes, paysagistes** et, selon la thématique de la session et le territoire, d'experts en sociologie, géographie, économie, tourisme, développement local, mobilité, hydrologie...

Le développement local comme objectif

L'Atelier des territoires part de projets existants, mais en fait aussi émerger de nouveaux qui s'appuient sur les potentialités du territoire. Bien plus, ces projets déterminent l'échelle d'intervention pertinente, quitte à rebattre les cartes des découpages administratifs. Il fournit aux acteurs une vision intégrée non pas pour une politique spécifique à telle ou telle catégorie de territoire, mais des principes d'aménagement conciliant développement et préservation.

Adaptées aux moyens financiers et humains du territoire, les initiatives et les solutions mises en évidence ou impulsées à l'occasion de l'Atelier concourent à un développement local réinventé davantage fondé sur :

- Activités socio-économiques en adéquation avec les ressources du milieu naturel
- Valorisation transversale des richesses du territoire au travers de filières nouvelles ou dans une logique d'économie circulaire, d'économie industrielle territoriale
- Nouveaux modèles économiques plus solidaires et responsables.

L'Atelier aide également à :

- Consolider des intercommunalités et gouvernances récentes
- Nourrir la réflexion engagée dans le cadre de schémas stratégiques comme le PLUI ou le SCoT ;
- Poser un autre regard sur le territoire en déprise ou sous l'influence de dynamiques métropolitaines ;
- Révéler ses potentialités et capacités pour enclencher un développement local maîtrisé ;
- Sortir de situations de blocage et de contraintes.

Ce faisant, l'Atelier concourt à créer les conditions pour que les élus et administrés se projettent ensemble sur un autre modèle de développement local.

Une démarche cadrée

Dynamique de terrain

Élaboration des démarches

La stratégie s'élabore au fil d'un parcours exploratoire du territoire et de plusieurs séances de travail. Il ne s'agit pas de transposer des modèles préexistants ni des règlements, mais de partir des potentialités du territoire, du vécu des gens et de conduire un processus itératif de concertation et de validation. Une démarche qui s'enrichit au fil du temps en mobilisant toutes sortes d'outils, des plus classiques aux plus innovants :

- Tables autour desquelles se réunissent et échangent les participants ;
- Crayons et gommes pour révéler des situations de projet par le dessin ;
- Supports pour consigner en temps réel et de manière synthétique les idées, faciliter les interactions, rendre visible le processus d'intelligence collective ;
- Outils cartographiques, des maquettes, des blocs-diagrammes, des tests utilisateurs et du prototypage, de façon à formaliser les solutions, les tester, recueillir des retours d'expérience ;
- Carnets de suivi réalisés par les services déconcentrés de l'État ;
- Visites exploratoires de terrain pour une approche sensible et concrète du territoire ;
- Outils d'information et de communication : magazines locaux, blogs..., des rencontres citoyennes.

Calendrier

Une session d'atelier repose sur un calendrier, qui se déploie sur une année, en comptant les phases amont et aval. En amont, la tenue des ateliers est précédée de plusieurs étapes :

- Diffusion de l'appel à candidatures national
- Sélection des sites de projet par la DGALN, identifiés par les DREAL/DDT-M et les collectivités
- Elaboration d'un cahier des charges, le lancement d'une procédure de mise en concurrence et l'attribution de marchés pour sélectionner l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui va intervenir sur le territoire
- Séminaire local de lancement de l'atelier.

Le développement local comme objectif

L'Atelier des territoires part de projets existants, mais en fait aussi émerger de nouveaux qui s'appuient sur les potentialités du territoire. Bien plus, ces projets déterminent l'échelle d'intervention pertinente, quitte à rebattre les cartes des découpages administratifs. Il fournit aux acteurs une vision intégrée non pas pour une politique spécifique à telle ou telle catégorie de territoire, mais des principes d'aménagement conciliant développement et préservation.

Trois ateliers de terrain

Après un temps d'installation par les services déconcentrés et de sensibilisation auprès des parties prenantes, trois ateliers sont programmés, à raison d'un tous les trimestres :

- **Atelier de prise de connaissance** entre les acteurs locaux et l'équipe pluridisciplinaire au travers d'échanges informels, d'un rapport d'étonnement et de premières intuitions
- **Atelier de consolidation des premières hypothèses et d'une vision territoriale partagée**, avec l'identification d'un ou plusieurs sites démonstrateurs
- **Atelier d'élaboration de la stratégie**, de préparation de la feuille de route qui traduit un engagement politique fort et un portage à la fois par les élus et l'État pour la mise en œuvre d'un plan d'actions

La session est ponctuée d'inter-ateliers de façon à approfondir les échanges dans des groupes thématiques ou à élargir le cercle initial des participants.

En aval, une fois la feuille de route élaborée, deux autres échéances concluent la session :

- **Séminaire local de restitution**, la présentation publique des résultats de l'atelier et l'officialisation de la feuille de route ;
- **Séminaire national**, pour valoriser les expériences locales et tirer des enseignements transversaux à partir d'une approche comparative des résultats des ateliers locaux. »

Pour un (a)ménagement écologique du territoire

Alphaville & ASM inscrivent leur intervention dans un processus de programmation écologique, c'est-à-dire qui en respecte les 3 piliers :

- **Approche transversale et écosystémique**

Cette approche croise les problématiques, abordant de front tous les sujets, même d'expertises. Le processus proposé est celui de la constitution d'un raisonnement. Si les phases classiques sont respectées, l'équipe s'autorise des accélérations vers le projet quand cela est nécessaire tout comme les prises de recul si un sujet demande plus d'investigation. L'équipe revendique un « ménagement des territoires » plus qu'un aménagement, c'est-à-dire d'en « prendre soin » par une programmation et une spatialisation qui font sens.

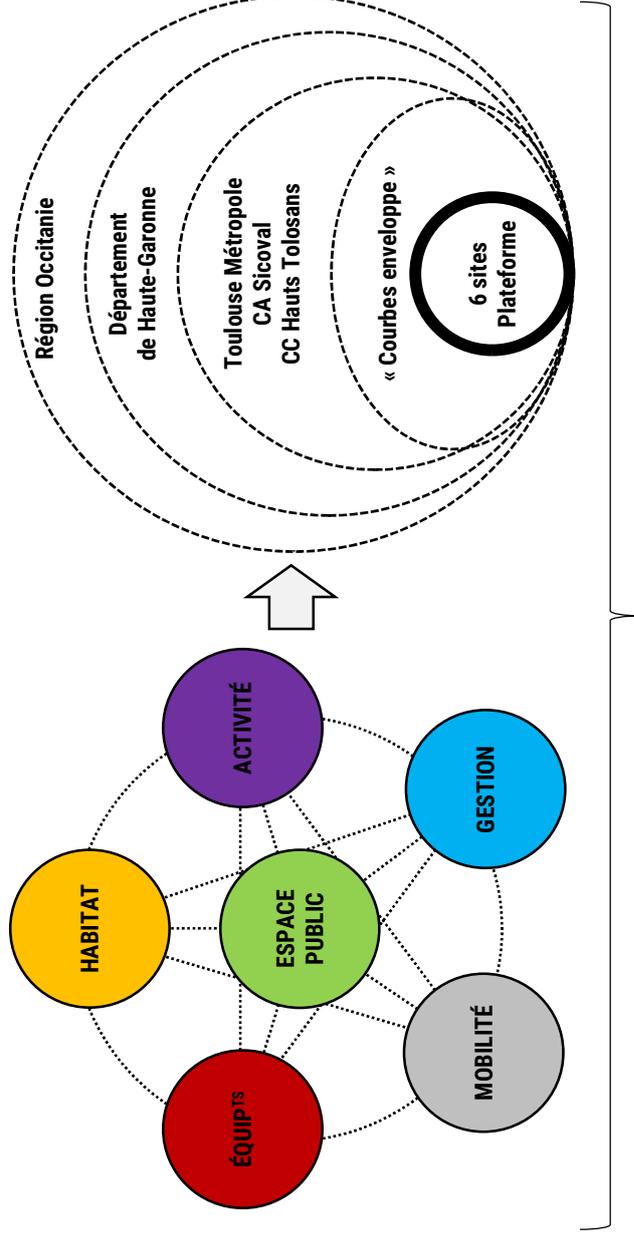
- **Concertation / Co-construction**

La mission s'inscrit pleinement dans cet axe avec une concertation et co-construction placés au cœur du dispositif. Pour affirmer ce point, Anne-Solange Muis (ASM) représente l'interlocutrice dédiée.

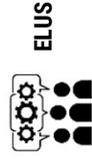
- **Evaluation**

Ce thème est sous-jacent aux livrables attendus et à la mission en général puisque certains éléments de réflexion existent déjà et constitueront une base sur laquelle poursuivre la réflexion. La « carte blanche » n'existe pas, l'urbanisme s'appuie sur le déjà-là et demande donc de s'inscrire dans un processus continu d'évaluation.

1. Approche transversale et interscalaire



2. Concertation / Co-construction



ELUS



SERVICES

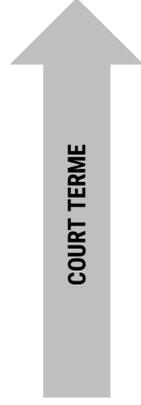


ACTEURS-CLES



CITOYENS

3. Evaluation (anticiper les outils de suivi)



La concertation, un outil d'aide à la décision

Concertez largement, tisser du lien entre les acteurs et les territoires

La concertation légitime le projet et implique les acteurs au devenir de leur territoire pour un projet partagé et co-construit. Il y a une nécessité à faire participer les décideurs, les forces vives du territoire et les différentes catégories de la population dans un objectif d'élargissement de la concertation qui permet :

- **Meilleure transparence et information**
- **Plus grande appropriation du projet**
- **Connaissance plus approfondie et pertinente des avis citoyens**

Partager l'information, expliquer les scénarios

Les outils de communication sont au service de la concertation. La multiplication des supports et des outils de communication permet une plus grande transparence et de rendre didactique, pédagogique la connaissance des scénarios. Les médias disponibles seront donc mis à profit pour diffuser les informations tout au long de la démarche.

Recueillir les avis, les perceptions, les points de blocage

Connaître les avis, les recommandations et les attentes des acteurs permet d'améliorer les scénarios, de les rendre plus lisibles et compréhensibles pour tous.

La concertation, dans son format de co-construction, est l'occasion de discussions, d'explications d'un sujet qui peut être technique, complexe, et qui, grâce à l'usage d'outils didactiques, pédagogiques et l'intervention d'experts peut faciliter la compréhension et l'acceptabilité d'un projet.

La concertation et les processus participatifs permettent de renforcer les institutions existantes en multipliant leurs perspectives, en renforçant la procédure décisionnelle et en contribuant de fait à l'évolution des modes de gouvernance ainsi que des territoires eux-mêmes.

Conduite du dialogue fondée sur une approche assertive et positive

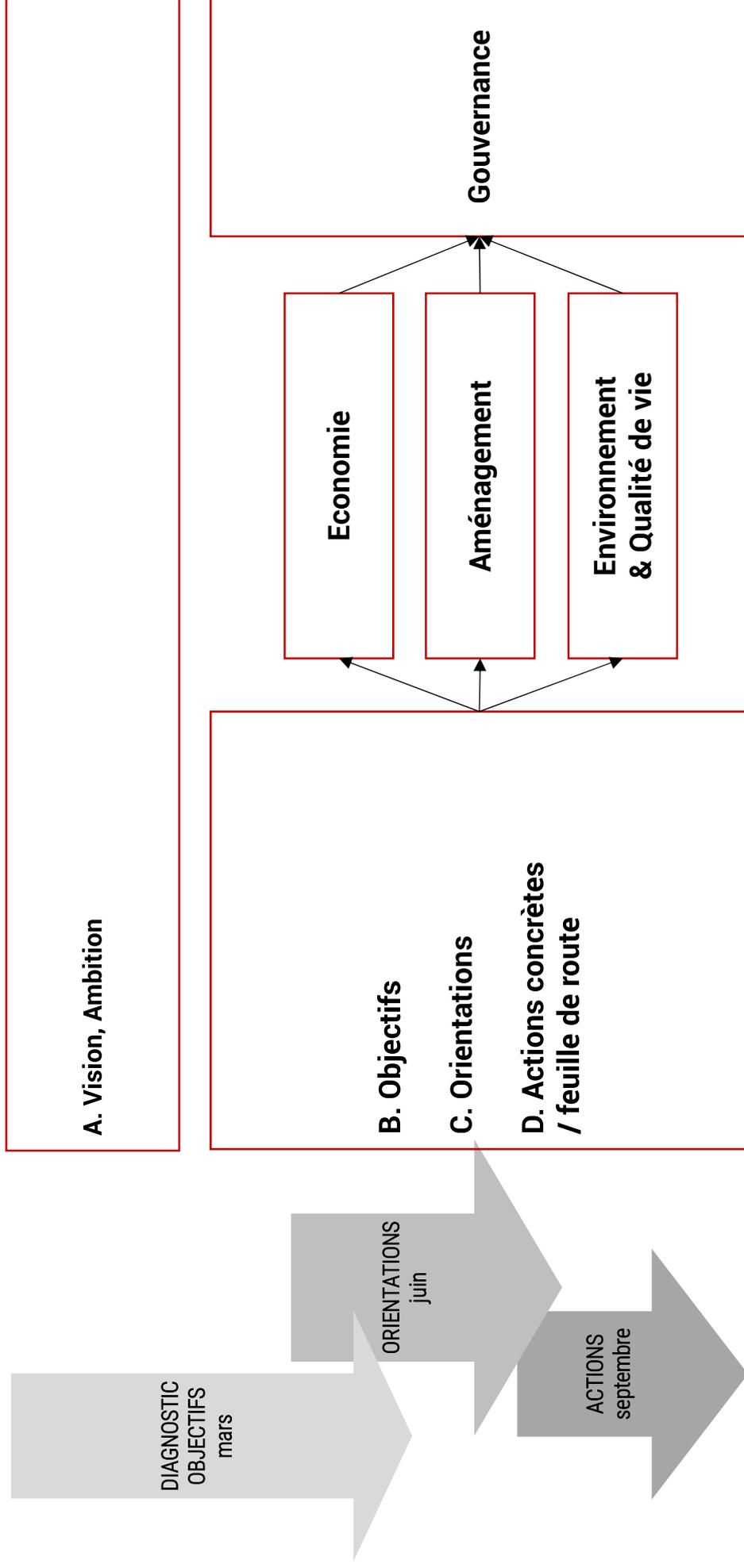
L'approche assertive de la concertation pourrait se définir par l'écoute et la bienveillance des parties prenantes dans le dialogue. Souvent les points de blocage sont liés à une mauvaise compréhension d'un ou de plusieurs sujets. Les expliquer, comprendre les oppositions, rendre les discours pédagogiques et les supports didactiques; impliquer les acteurs dans la réflexion globale sont autant de points indispensables pour la réussite de la concertation, et ce vers quoi l'équipe s'engage.

PARTIE 2

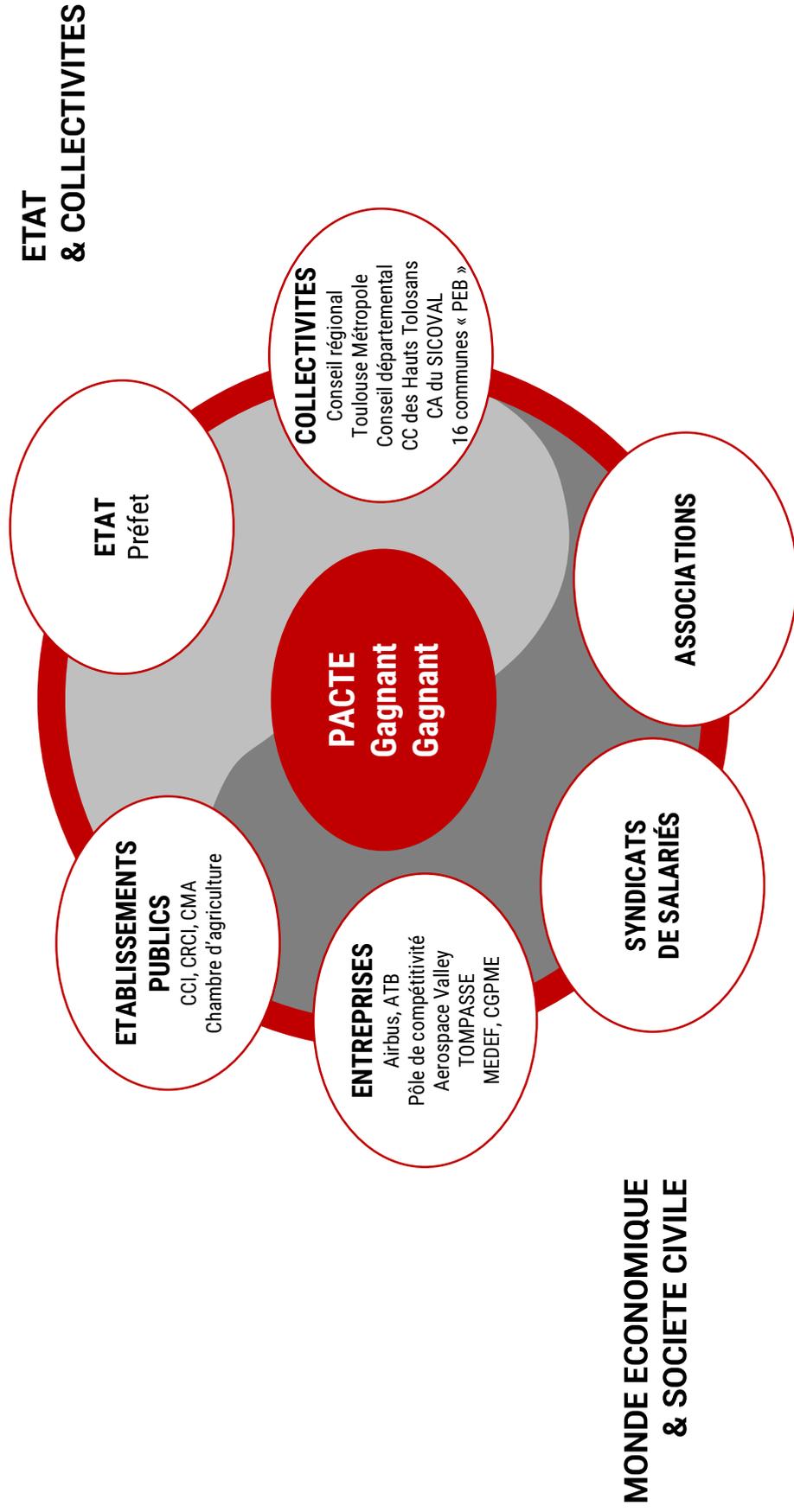
Organisation

« Produits de sortie » possibles

Pacte gagnant-gagnant entre les parties prenantes
(cf page suivante)



Signataires possibles du Pacte gagnant-gagnant



Une clarification du « tour de table » des participants

Un très grand nombre d'acteurs doit être impliqué dans la démarche

Mais la démarche des ateliers du territoire suppose la constitution d'un seul groupe dont la taille permettra le suivi de tous les échanges .

Deux groupes ont donc été constitués, le G40 et le G100.

G40

Il représente les différents types d'acteurs impliqués.

- Etat & collectivités
- Monde économique et société civile

Ils participent aux séances d'ateliers.

G100

Objectif : Permettre aux autres acteurs d'être consultés et informés, pour comprendre leurs questions, attentes, problématiques sur toutes les thématiques de la place aéroportuaire :

- Environnement et qualité de vie
- Emploi, développement industriel et mutations économiques
- Usages du foncier, habitat, mobilités

Le G100 est réuni en webinaires et peut déposer des contributions sur une plateforme d'échange.

Le G100 est informé des échanges du G40 par la transmission des comptes-rendus d'ateliers.

Groupe d'acteurs impliqués directement dans la démarche « Atelier des Territoires »

Etat : Préfet, DDT DREAL, DREETS, DGAC Représentation nationale Collectivités : Conseil départemental, Conseil régional, Toulouse Métropole Communauté de communes des Hauts Tolosans Communauté d'agglomération du SICOVAL 16 communes « PEB » CESER Occitanie, CODEV Toulouse Métropole Agence d'urbanisme	Etat & Collectivités
Etablissements publics : CCI, CRCI, CMA, Chambre d'agriculture	
Entreprises : Airbus, ATB Pôle de compétitivité Aerospace Valley, TOMPASSE MEDEF, CGPME	
Syndicat de salariés	
Associations : CCNAAT, Union des comités de quartiers Deux pieds deux roues (2p2r) Association Pour une Aéronautique de Demain (PAD) France Nature Environnement Occitanie	

G40

Comité de pilotage (G4)

Préfet de région et de département
Présidente du Conseil régional
Président de Toulouse Métropole
Président du Conseil départemental

Comité opérationnel

Collectivités
Conseil régional
Conseil départemental
Toulouse Métropole
CA SICOVAL
CC des Hauts Tolosans
Ville de Cornebarrieu
Ville de Blagnac

Etat
DDT
CGEDD



La contribution est téléchargeable sur le site du CESER

CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Siège

18 allées Frédéric Mistral
31077 Toulouse Cedex 4
Tél. 05 62 26 94 94
Fax 05 61 55 51 10
ceser@ceser-occitanie.fr

Site de Montpellier

201 av. de la Pompignane
34064 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 22 93 42
Fax 04 67 22 93 94
ceser@laregion.fr



www.ceser-occitanie.fr

Créditsphotos ©Simple Line ; ©CESER Occitanie

Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée