

# Blagnac, questions d'histoire **55**

Revue Semestrielle d'histoire locale - mai 2018



Abjurations à Blagnac  
sous Louis XIV

*p.1*



Le Blagnac  
de 1918 et de 1968

*p.10*



*Le charron Jean Rocolle rue Sarrazinières vers 1918 (page 10 - Le Blagnac de 1918)*

Mon Mai 68 : *p.22*  
les souvenirs d'un ingénieur  
gréviste de Sud-Aviation

Crash *p.29*  
d'un Mirage IV  
aux Quinze-Sols

Toulouse-Blagnac *p.33*  
l'aéroport de tous  
les records

Aeroscopia : *p.42*  
le premier musée  
de notre ville

Créé en 1937, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est intimement lié à l'histoire de l'aviation civile et de l'industrie aéronautique et à sa place toujours plus importante dans notre économie. Il assume une double fonction, commerciale et d'essai. Il s'agit aujourd'hui du sixième aéroport français et plus de 8 millions de passagers l'ont fréquenté en 2016 alors que lors de l'ouverture de la première aérogare en 1953, la prévision d'accueil était de 900 passagers par jour. Sa deuxième caractéristique est d'être aussi un aéroport d'essai, depuis 1945, pour les constructeurs dont les usines bordent ses pistes, SNCAM, Sud-Aviation, Bréguet et Potez-Fouga puis Airbus et ATR. La plupart des aéroports en France et dans le monde n'ont pas cette double vocation.

par Annie Thomas et Jack Thomas

# Toulouse-Blagnac

## l'aéroport de tous les records

### QU'EST-CE QU'UN AÉROPORT ?

Un aéroport est un aérodrome certifié pour recevoir des vols commerciaux. Le terme d'aérodrome est un mot créé au début du XX<sup>e</sup> siècle sur la base du radical issu du grec dromos (course ou route). Ainsi le mot aérodrome signifie littéralement la route de l'air ou la course dans l'air dans le sens d'un endroit où des courses ont lieu. On retrouve cette même origine dans des mots créés bien plus tôt comme les hippodromes ou les vélodromes. De nombreux aérodromes parmi les plus anciens avaient d'ailleurs adopté une forme ovale et les premières courses aériennes où les premiers meetings se déroulaient dans un ovale marqué par des pylônes délimitant la zone à parcourir. Au fur et à mesure du développement de l'aviation commerciale (pour les marchandises comme pour les passagers) le terme d'aéroport est devenu de plus en plus répandu. L'aéroport tire son nom du mot latin portus (un havre).

### DE MONTAUDRAN À BLAGNAC EN PASSANT PAR FRANCAZAL, LA NAISSANCE DES AÉRODROMES TOULOUSAINS



Usines Latécoère -  
Archives  
départementales

Il y a 100 ans, en 1918, les premiers avions des « Lignes aériennes Latécoère » décollent de Toulouse depuis la piste de Montaudran. Les passagers ne disposent au départ que d'une caisse en bois comme salle d'attente. Le succès de la ligne, bientôt amplifié par la mythique Aéropostale, amène l'État à créer un deuxième aérodrome à Francazal, officiellement inauguré en mars 1923 mais avec une activité attestée depuis 1911.

Il a une vocation à la fois civile et militaire. En effet, la base aérienne de Francazal, créée en 1934, a été la toute première base aérienne de l'armée française, la BA 101. Dans les années 1930, activités civile et militaire se côtoient : point de départ de la ligne France Amérique du Sud d'Air France entre 1933 et 1936, piste d'essai des avions Dewoitine / SNCAM (la Société nationale de constructions aéronautiques du Midi après les nationalisations du Front populaire) et base aérienne de l'armée.

Dès la fin des années 20, le site de Blagnac est envisagé comme aéroport civil mais le projet s'arrête vite au grand soulagement des élus et des propriétaires pour la plupart cultivateurs. Mais, la dévolution aux militaires de l'aéroport de Francazal, en 1933, change la donne et remet le projecteur sur le site de Blagnac.

## UNE DÉCISION FONDATRICE DES POUVOIRS PUBLICS

La Ville de Toulouse vote, dans sa délibération du 1er août 1934, la création d'un aéroport commercial à proximité de Toulouse et demande à la CCIT (Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse) et au Conseil Général d'apporter leur aide. Les trois collectivités locales proposent à l'État de financer le futur aéroport à hauteur de 50 % et de confier sa gestion à la Chambre.

La place particulière de la CCIT, qui se prolonge jusqu'à nos jours, a pour origine les initiatives du Ministère de l'Air nouvellement créé qui, dès 1928, invite les chambres de commerce à participer à la création et à l'aménagement des « ports aériens ». La loi du 20 juin 1933 les autorise ensuite à fonder et administrer les aérodromes.

La chambre de commerce, le Conseil général et le gouvernement prospectent une vingtaine de sites y compris le site du futur aéroport de Blagnac. Quatre sites ont été particulièrement étudiés à la moitié des années 30 : le nord de Toulouse entre la nationale 20 et la route de Fronton, le nord-ouest de Toulouse entre Colomiers et Cornebarrieu, l'ouest de Toulouse entre Colomiers et la Salvetat-Tournefeuille et enfin la zone comprise entre Saint-Martin-du-Touch et Blagnac-Colomiers.

## 1937, L'ANNÉE DÉTERMINANTE

En premier lieu, l'aéro-club de Toulouse et des Pyrénées organise le premier meeting aérien à Blagnac, le 11 novembre 1937. C'est un immense succès public qui préfigure tous les succès à venir. Cette fête des Ailes voit s'affronter Marcel Doret, Jérôme Cavalli, René Drouillet, Jean Thomas... et Suzanne Picat, fière représentante de l'aviation féminine. Des démonstrations militaires et des sauts en parachute sont aussi organisés. 15 000 personnes et les autorités officielles dont le maire de Toulouse, Ellen Prévot, assistent ébahis et admiratifs aux exercices de virtuose des différents pilotes et au « match » entre Marcel Doret et Jérôme Cavalli, déclarés *ex aequo* par les délégués



de l'aéro-club de France et l'aéro-club des Pyrénées après le vote des spectateurs. Ce même mois de novembre, le gouvernement retient le site de Blagnac pour le nouvel aéroport de Toulouse. Il s'agit d'un ensemble de 213 hectares au sol très plat situé sur une vaste terrasse dégagée par le lent déplacement géologique de la Garonne, d'ouest en est, sur 25 000 ans.

Le site correspondait aux meilleurs critères d'implantation d'un aéroport :

- Un grand terrain plat bien drainé ;
- Près du centre-ville ;
- Libre d'obstacles dangereux (immeubles, tours...) ;
- Avec peu de brouillard ;
- Direction dominante du vent compatible avec l'orientation des pistes.

Le Ministre de l'air signe l'arrêté d'expropriation le 13 août 1938 alors que la situation internationale s'est singulièrement aggravée. Cette urgence explique sans doute pourquoi les autorités se sont dispensées des consultations des habitants prévues par la loi. 146 propriétaires sont expropriés. La construction commence en 1939 avec deux pistes en ciment de 800 m sur 40 m de large sur les territoires de Blagnac et de Colomiers et un hangar de 70 m et large de 50 m. Tout cela avait été précédé de travaux pour installer des lignes électriques souterraines, des adductions d'eau, le drainage des pistes et des alentours ... La première usine aéronautique est construite par la SNCAM, la Société Nationale des constructions aéronautiques du Midi (ex-Dewoitine) dans l'objectif de construire les D 520 chasseurs que le Ministère de l'Air a commandés en prévision de la guerre (1939).

## LES ÉPREUVES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Quand la guerre est déclarée à l'été 1939, Blagnac comme Franczal et Montaudran sont déclarées zones militaires et la production des D 520 se développe alors que

*Les impacts  
des bombes  
du 25 juin 1944*



plus en plus d'ouvriers sont mobilisés y compris certains venant de Saint-Nazaire. Des femmes sont recrutées comme riveteuses ainsi que des travailleurs étrangers comme les Républicains espagnols alors internés dans de nombreux camps du Sud-ouest.

Quand l'armistice est signé avec les Allemands en juin 1940, la production des avions français ralentit immédiatement. Avec l'invasion de la zone libre en novembre 1942, l'aéroport est occupé par les forces allemandes et la production d'avions reprend pour le compte de la Luftwaffe (les D 520 sont désormais utilisés par les Allemands qui peignent des croix noires sur les fuselages). L'armée allemande prolonge la piste principale bétonnée à 1 700 mètres et effectue sa jonction par bretelle avec la piste secondaire. L'agglomération toulousaine est visée par quatre bombardements alliés au printemps et à l'été 1944. Certains des objectifs prioritaires sont bien sûr les aéroports. Le bombardement américain du 25 juin 1944 vise particulièrement Blagnac et Francazal. 143,5 tonnes de bombes sont déversées sur Blagnac sur un total de 521, deux B17 y sont abattus. Les bombardements entraînent de très gros dégâts pour les usines et l'aéroport. Et avant de s'enfuir précipitamment, le 19 août 1944, les troupes allemandes font exploser un train de munitions, un stock de V1 et de V2, incendient des maisons réquisitionnées ne faisant que rajouter au chaos. Les pilotes français et anglais, dont Marcel Doret, utilisent alors l'aéroport pour conduire des raids contre les Allemands, en particulier le long de la côte atlantique, sur les poches de résistance allemandes comme à Royan.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, la quasi-totalité de l'industrie aéronautique de la région toulousaine est à reconstruire ou à restaurer. L'État prend à sa charge les travaux d'infrastructure de l'aéroport qui vient d'être définitivement réaffecté à l'aviation civile et la CCIT met au point, avec le concours du Service des Ponts et Chaussées, son projet définitif de l'aérogare. Mais en attendant sa réalisation, les baraques en bois existantes doivent être réaménagées comme aérogare provisoire.

## **BLAGNAC 1, LA PREMIÈRE AÉROGARE**

Lorsque l'aéroport reprend ses activités après la guerre, le service postal aérien devient l'activité principale. Il faut se rappeler que les lignes de chemin de fer avaient été très endommagées pendant la guerre et particulièrement les derniers mois. De ce fait, le transport aérien du courrier entre Paris et les régions ou entre les régions est privilégié. Le transport des passagers met plus longtemps à se développer.

Il faut attendre le début des années 1950 pour que débutent les travaux de construction de l'Aérogare. Elle est inaugurée officiellement le 12 juillet 1953. Pendant ce temps, la construction aéronautique se poursuit avec l'Armagnac (premier vol en 1949 et premier vol commercial en 1952). L'Armagnac, malheureusement, comptera peu d'exemplaires construits (9 au total). D'après *La Dépêche*, en 1948, l'aéroport comptait 5130 mouvements d'avions, 20 588 passagers et 1,284 million de tonnes de fret.

Avec le nouveau terminal en 1953, Toulouse-Blagnac achève sa période d'aéroport pionnier et rentre dans une nouvelle dimension avec un développement du trafic aérien et de la construction aéronautique qui n'a jamais cessé. En 1953, 27 000 passagers utilisent l'aéroport, en 1977, ils étaient près d'un million. Cette fréquentation entraîne très vite une obsolescence des installations comme le rapporte avec beaucoup d'humour un article de *La Dépêche* de 1956 :

«Tu es en avance ! Alors prends un fauteuil et attends... Ah, oui, il n'y en a que 18 dans ce vaste hall et tous occupés. Eh ! Je le sais bien, ton appareil a 70 places et nombre de gens sont venus accompagner des partants. Reste debout alors et promène-toi... »



En 1956, la ligne quotidienne Toulouse / Paris exploitée d'abord par Air France et reprise en 1960 par Air Inter entre enfin en service. Au début des années 1960, l'aérogare est étendue pour un meilleur accueil des passagers et une meilleure fonctionnalité. Jusqu'en 1962, le trafic extérieur est essentiellement orienté vers l'Afrique du Nord, avec Air Algérie et Royal Air Maroc. Mais déjà d'autres liaisons se développent : Palma de Majorque, Athènes, Londres, Dublin... Après 1965, le trafic décolle pour atteindre pratiquement 1 million de passagers en 1977. Cela entraîne la saturation de l'aérogare et dès 1974, on prévoit la construction d'un nouveau bâtiment. Il sera de conception modulable permettant une extension future. Autre aspect innovant, l'aérogare est conçue pour séparer le flux de passagers au départ et à l'arrivée, comme à Orly quelques années auparavant.

*Blagnac 1  
au milieu  
des champs -  
fonds BHM*

## **BLAGNAC 2 EST MISE EN SERVICE EN 1978**

Inaugurée le 16 juin 1978, en présence du ministre des transports Joël Le Theule, la nouvelle aérogare, baptisée Blagnac 2, celle que nous fréquentons aujourd'hui, porte la capacité de l'aéroport à 2 millions de passagers par an. En 1983, l'aéroport Toulouse-Blagnac est le quatrième aéroport de France. L'ancienne aérogare, à 800 mètres de là, est conservée et affectée à l'aviation d'affaires. De nouveaux aménagements, l'installation d'entreprises aéronautiques d'envergure nationale et internationale et l'ouverture de nouvelles liaisons portent la capacité de l'aéroport à 5 millions de passagers par an en 1993. Dès lors, la croissance s'accélère et de nombreux aménagements sont menés pour suivre la courbe du trafic. Ainsi différents halls sont ouverts ou modifiés : B, puis C puis A et le dernier, le magnifique hall D, mis en service le 10 mars 2010. Des parkings, une nouvelle tour de contrôle sont construits, de nouvelles voies de liaison sont aménagées et en 2015, la ligne T2 du tramway (ligne Envol) arrive à l'aéroport depuis le Palais de justice et à travers les quartiers ouest de la ville de Toulouse. En termes de fréquentation, les aéroports

de Paris constituent aujourd'hui la principale destination. La ligne Toulouse-Blagnac - Paris-Orly est la plus fréquentée d'Europe. Dans le domaine international, la principale destination est Londres. L'ouverture vers l'Europe et le monde est désormais une réalité, plébiscitée par les passagers de la grande région autour de Toulouse. L'aéroport est devenu un acteur économique majeur de la région.

## L'AVENTURE DES ESSAIS EN VOL ET LE POIDS DE L'ÉCONOMIE AÉRONAUTIQUE

On l'a vu, les essais en vol sont une spécificité de l'aéroport et ce dès 1939. L'aéroport de Blagnac est entouré de sociétés importantes qui n'ont cessé d'évoluer au gré des nationalisations mais aussi des fusions et des privatisations. La SNCAM (ex Dewoitine) devient, en 1957, Sud-Aviation puis l'Aérospatiale, après sa fusion avec Nord Aviation en 1970. Au tournant des deux millénaires, l'Aérospatiale connaît un grand bouleversement. À la demande de son actionnaire, l'État, elle fusionne, en étant privatisée, avec Matra, filiale de Lagardère en février 1999. L'année suivante, elle intègre un consortium européen à l'origine d'EADS (European Aeronautic Defence and Space Company). Plus tard, le nom de la société prendra celui d'Airbus Group. Les sociétés Bréguet, Potez-Fouga et ATR sont aussi dans le voisinage des pistes de Blagnac. De là, sortiront les nouveaux prototypes comme l'Armagnac, la Caravelle qui effectue son premier vol le 27 mai 1955 sur la piste de l'aéroport. En 1968, la deuxième piste est créée. Longue de 3 500 mètres, elle doit permettre l'envol du dernier-né de l'aéronautique franco-britannique, le Concorde, dont le prototype 001 décolle de Blagnac, le 2 mars 1969. Trois ans plus tard, en 1972, c'est au tour

*Premier vol  
du Concorde sur  
les pistes de  
Toulouse-  
Blagnac,  
2 mars 1969.  
Fonds  
André Cros,  
Archives  
municipales  
de Toulouse*



du tout premier avion Airbus, l'Airbus A300. Il sera suivi par tous les avions de la gamme Airbus.

Cette activité économique tire l'emploi de l'agglomération et de toute la région. Selon la DIRECCTE Occitanie, autour de Toulouse, plus du quart des salariés dans l'industrie travaille dans la fabrication de matériels de transport, qui inclut la construction aéronautique et spatiale. La Haute-Garonne regroupe à elle seule plus d'un tiers des emplois salariés industriels de la région, et se positionne en tête en termes d'emploi dans presque tous les secteurs de l'industrie. Les usines toulousaines d'Airbus sont devenues, avec près de 14 000 salariés, le premier site industriel de France.



*Usine de Saint-Martin du Touch, grand hall de montage, 5 février 1972, vue d'ensemble de l'Airbus A 300 B, premier tractage de l'avion, Fonds André Cros*

## L'ORGANISATION DE LA SOCIÉTÉ AÉROPORTUAIRE

Le 29 mars 2007, la Société Anonyme à Directoire et Conseil de surveillance Aéroport Toulouse-Blagnac est créée (ATB). Elle devient la gestionnaire de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Le capital est réparti entre l'État (60 %), la CCIT (25%), les collectivités territoriales (15%). Mais l'État annonce en 2014 le lancement d'une procédure de vente de ses actions et le décret n° 2014-795 du 11 juillet 2014 autorise le transfert au secteur privé d'une participation majoritaire au capital de la société anonyme Aéroport Toulouse-Blagnac.

Un appel d'offres est lancé pour la cession de 49,9% du capital, assortie d'une option de vente pour les 10,1 % restants. Il s'inscrit dans le cadre de la loi de 2005 sur la modernisation des aéroports français. Le 4 décembre 2014, le gouvernement désigne comme acquéreur le groupement chinois Symbiose, composé de Shandong Hi Speed Group et de Friedmann Pacific Asset Management. Madame Anne-Marie Idrac, ex-ministre est désignée Présidente du Conseil de Surveillance. Elle vient de déclarer récemment qu'elle ne solliciterait pas le renouvellement de son mandat en mai 2018.

La vente est officialisée le 17 avril 2016 à Casil Europe (China Airport Synergie Investment Limited), tandis que les collectivités locales et l'État conservent 50,01 % du capital. La privatisation partielle d'ATB a fait débat, à la fois sur des questions politiques et stratégiques, la vente d'un bien de service public comme sur les modalités de gouvernance : transparence des débats, redistribution des dividendes, répartition du fonds de réserve... Un certain nombre de recours juridiques sont en cours. De plus, la vente annoncée des 10,1 % restants de l'Etat suscite l'opposition des élus locaux, Mairie de Toulouse, Conseil départemental et Conseil régional unis, malgré les différences politiques.

Le 26 février 2018, Le gouvernement s'est enfin exprimé sur ce point, en indiquant que la cession des 10 % n'aurait pas lieu. Cette décision empêche que le groupe chinois ne devienne actionnaire majoritaire à l'heure où ces lignes sont écrites.

## L'AÉROPORT ET LES NUISANCES

Le développement d'un aéroport ne peut s'imaginer sans la prise en compte et le

respect des risques qualité, sécurité, sûreté et environnementaux alors même que l'aéroport de Toulouse-Blagnac est inséré dans un tissu urbain très dense. Le bruit généré par les avions est la première cause de nuisance ressentie par les riverains. Des progrès importants ont été accomplis depuis les années 1950. Ils sont d'abord techniques. Ainsi, l'empreinte sonore au sol produite par un A320 au décollage est plus de dix fois inférieure à l'empreinte sonore produite par un tri réacteur comparable représentatif des années 70. Ils sont aussi institutionnels avec la mise en place d'instances de concertation qui réunissent tous les acteurs concernés ainsi que des associations représentant les habitants de l'agglomération comme le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine. La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) traite en particulier les plaintes déposées par les riverains et les habitants de l'agglomération. Les progrès consistent aussi en des aides pour insonoriser les habitations. Ils s'appuient enfin sur une politique de certification renouvelée avec succès depuis 2008.

## L'AVENIR EST MARQUÉ PAR UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT

Alors que le trafic connaît une croissance record (exemple au mois d'août 2017, +23,1 %), l'avenir se présente sous des couleurs flatteuses. L'aéroport investit fortement pour devenir une porte d'entrée internationale. Les actionnaires d'ATB



étaient réunis le 28 juin 2017, pour poser la première pierre du projet initié par Casil Europe en 2015. Cette vision commune du futur aéroport, au service de l'économie du territoire repose sur la croissance du trafic avec comme objectifs l'extension de la plateforme, le développement du low cost, l'ouverture de lignes long-courrier et une politique de diversification immobilière. Parallèlement, la concession attribuée à la CCIT a été prolongée jusqu'en 2046.

À l'occasion de la réunion du 28 juin, la Présidente du conseil de surveillance, Anne-Marie Idrac a indiqué « Cette première pierre concrétise notre engagement à construire un aéroport encore plus performant et dimensionné pour le trafic international. Développer l'aéroport, c'est un enjeu commun et au bénéfice de tous, car la compétitivité de la plateforme et la qualité des services qu'elle propose sont autant de leviers pour la croissance de l'économie régionale ».

En conclusion de cet article sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, comment ne pas rappeler la chanson symbole de Claude Nougaro, *Ô Toulouse*, si évocatrice pour tous les Blagnacais et les Toulousains.

*... Aujourd'hui tes buildings grimpent haut  
À Blagnac tes avions sont plus beaux  
Si l'un me ramène sur cette ville  
Pourrai-je encore y revoir ma pincée de tuiles  
Ô mon pays, ô Toulouse, ô Toulouse...*

## BIBLIOGRAPHIE ET SOURCES

*De l'aéro-gare à l'aéroport... ou l'odyssée d'une ville - journées européennes du Patrimoine, 18 et 19 septembre 2004, Ville de Blagnac, Archives municipales.*

- Bacrabère (Georges), Jorré (Georges), *Toulouse terre d'envol*, Privat, 1966.
- Marc (Yves), *Des avions et des hommes*, Ed. Loubatières, Toulouse, 1989.
- Danel (Raymond), Emile Dewoitine, *Créateur des usines de Toulouse de l'Aérospatiale*, Paris, Edith Larivière, coll, 1982, 276 pages.
- *Ces années-là 1945-1975 : Envols*, Hors-série *La Dépêche du Midi*, Février 2007.

Revue *Blagnac, questions d'histoire* n° 5-6-8-11-21-23-24-25-26-29-42.

- Sur la Seconde Guerre Mondiale et les bombardements alliés : *Blagnac, questions d'histoire*, n° 6 et 11.