

BLAGNAC

RECYCLER UN PATRIMOINE TERTIAIRE EN LIEU HYBRIDE AU CŒUR DU PARC AÉROPORTUAIRE

Dossier de site

100m



AVANT-PROPOS

«Ce que nous avons à faire aujourd'hui, c'est faire preuve de créativité culturelle [...] Je crois à l'état poétique. C'est développer une manière de vivre qui soit tellement sensible, attentive, contemplative et compassionnelle qu'on arrive à amplifier son champ de perception et à ne rien ignorer de ce qu'il y a autour de nous» P. Chamoiseau

La dix-huitième édition du concours European en France s'ouvre sur ce très beau thème: «re-sourcer».

Après avoir exploré les notions de ville adaptable, de ville productive ou encore de ville vivante, ce thème marque un temps d'arrêt, une respiration. Il nous invite à observer ce qui s'est accumulé, ce qui se trouve là pour ménager les lieux, les vies, arrêter de détruire pour mieux réparer.

«Re-sourcer» un thème qui explore la richesse matérielle comme immatérielle existante pour la manipuler et la transformer avec respect, avec douceur.

Cette matière est de nature très diverse, elle est spécifique à chaque territoire.

Elle compose un écosystème puissant qui souvent a oublié qu'il faisait système: au fil du dernier siècle il s'est disloqué, défait. L'attention aux échanges et aux liens tissés entre les humains et les non-humains s'est dissipée pour laisser place à des territoires juxtaposés et fragmentés. On parle ici de paysages et de vie(s) qui dans leur isolement n'attendent rien d'autre que la remise en mouvement pour affronter le monde de demain. Il y a urgence à faire; à faire ensemble dans une écoute sincère.

Tous les sites de l'édition 18 portent en eux les complexités d'un monde essoufflé tout en présentant un grand potentiel de vie. Des dynamiques y sont déjà à l'oeuvre: la puissance de l'eau est manifeste. Ainsi, la nature - humaine et non-humaine - agit, n'attend pas et esquisse, de fait, une nouvelle manière de se positionner et d'intervenir.

Les sites quels qu'ils soient, des plus urbains et anthropisés (le Grand Nancy, Caen, Clermont-Ferrand, Riez, Miramas, Brignoles, Blagnac, Romainville, Nailloux) aux plus naturels et abandonnés (La vallée de la Nive, Mayotte, Fumel, Mantes-la-jolie, Jullouville) portent tous en eux un héritage à remettre en lumière et attendent que l'expression de leurs désirs, de leurs forces internes soit révélée et portée par des projets-laboratoires d'un futur possible.

Habitant.e.s des territoires d'aujourd'hui et de demain, les équipes d'European - composées d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de sociologues, anthropologues, philosophes, écologues ou tout autres penseurs pertinent à l'étude - s'empareront de ces lieux pour proposer de nouvelles identités narratives, des nouveaux modes de sociabilités et de liens où le vivant, dans un objectif de ressourcement, explose comme une constante permanente.

EUROPAN FRANCE

Nota : Un cahier de contribution, téléchargeable ici, est associé au thème.

RE-SOURCER
REPARER
REIMAGINER
REAGIR
REVITALISER
RECYCLER
RESSOURCER

LE THÈME : RE-SOURCER

La fragilité de l'écosystème Terre et les crises sociales amènent à cultiver des pratiques alternatives aux extractions nocives des ressources, à la surconsommation et à la pollution des milieux vivants. Des projets régénérateurs naturo-culturels sont à imaginer. Il s'agit de tisser des liens synergiques revivifiants entre données biogéophysiques, justice sociospatiale et santé.

RE-SOURCER EN TERMES D'ÉLÉMENTS NATURELS / RISQUES

Afin de permettre une alliance avec les milieux habités, il est temps de repenser les puissances vitales combinées entre elles que sont l'eau, l'air, la terre et le feu. Les éléments qui sont des sources précieuses d'énergie et de fertilité, chargés de potentialités symboliques et poétiques s'avèrent aussi liés à des dérèglements, risques et catastrophes qui affectent les lieux et tout l'écosystème terrestre à partir du moment où se trouvent enclenchés des cataclysmes consécutifs à des aménagements délétères.

RE-SOURCER EN TERMES DE MODES DE VIE ET D'INCLUSIVITÉ

La reconsidération des conditions d'habitabilité passe également par une attention soutenue aux évolutions des modes de vie dans un monde numérique hyper connecté. Des agencements à même de préserver tout à la fois, l'intimité, le commun et les solidarités sont en jeu corrélés à des stratégies bioclimatiques et permaculturelles dans lesquelles humains et non-humains puissent coopérer.

RE-SOURCER EN TERMES DE MATÉRIALITÉ

Le déjà construit constituant désormais un gisement phénoménal de matières, il importe de concevoir des dispositifs de transformation des édifices existants animés par la stratégie des 3 R (Réduire, Réutiliser, Recycler) : réduire les constructions neuves ; réutiliser au sens du réemploi des espaces déjà construits et des matériaux ; recycler en faisant appel à des matériaux bio-géossourcés (terre, pierre, fibre), en anticipant la déconstruction et en redevenant local (mobilisation des savoir-faire et des matériaux présents sur les sites d'implantation).
Et ce, afin de favoriser la préservation des ressources naturelles.

Chaque site sera présenté à deux échelles :

- L'échelle territoriale du « site de réflexion » (périmètre rouge) qui fera apparaître les éléments géographiques et écologiques (topographie, géologie, les éléments naturels), les logiques de mobilité et de modes de vie de grande échelle - en utilisant au maximum la cartographie - et qui ont un impact sur le site de projet aujourd'hui et, potentiellement, dans le futur ;
- L'échelle de proximité, celle du « site de projet » (périmètre jaune), où seront présentés de manière claire et précise l'existant (espace physique, nature, modes de vie) et les intentions de la ville pour son évolution dans le futur.

QUESTIONS AUX CONCURRENTS

Le défi pour les concurrents, dans leurs projets-processus, sera de faire converger les trois types de ressourcements car c'est leur croisement qui générera un spectre prometteur de projets résilients face à la rareté des ressources et à la vulnérabilité des sites.

Les questions posées sont :

- Quelles sont les nouvelles manières de concevoir pour s'adapter au changement climatique : montée des eaux, pollution de l'air, sécheresse, etc. ?
- Comment introduire dans les projets la régénération et l'assainissement des sols les rendant plus poreux et vivants, augmentant la biodiversité des espaces bâtis, afin de les rendre plus vivables ?
- Comment imaginer de nouveaux scénarios d'usages dynamiques et productifs pour revitaliser des communautés d'humains et de non-humains ?
- Comment inventer une nouvelle matérialité qui puisse résulter de bio-matériaux provenant majoritairement de ressources locales et s'inscrivant dans une logique d'économie circulaire ?

Comment hybrider dans les équipes les différentes compétences nécessaires à ces projets qui associent la prise en compte des éléments naturels, de nouveaux modes de vie et l'utilisation de bio-matériaux ?

Quelles échelles franchir pour rendre pertinentes les réponses proposées ? Un projet sur un site de proximité peut-il se combiner avec une réflexion à l'échelle plus large du territoire ? Un projet urbain doit-il aussi se décliner à une échelle de proximité pour illustrer son impact ?

EUROPAN EUROPE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

REPRÉSENTANT(S) DU SITE :

Ville de Blagnac

ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S) :

Icade, Urbain des Bois, Banque des Territoires

COMPOSITION DE L'ÉQUIPE :

Architecte obligatoire, urbaniste

**COMPÉTENCES SOUHAITÉES AU REGARD DES ENJEUX ET
CARACTÉRISTIQUES DU SITE :**

architecture, urbanisme, programmation, paysage, environnement et
écologie, développement économique

COMMUNICATION :**JURY – 1ÈRE ÉVALUATION :**

Avec la participation des représentants de site.

JURY – SÉLECTION DES PRIX :

Sélection de trois projets avec la participation des représentants de site.

Les primes sont attribuées par le jury indépendamment des sites :

Lauréat (12.000€) / Mentionné (6.000€) / Mentions spéciales (pas de prime)

PROCÉDURE INTERMÉDIAIRE POST CONCOURS :

Rencontre Villes / Équipes organisée par European France

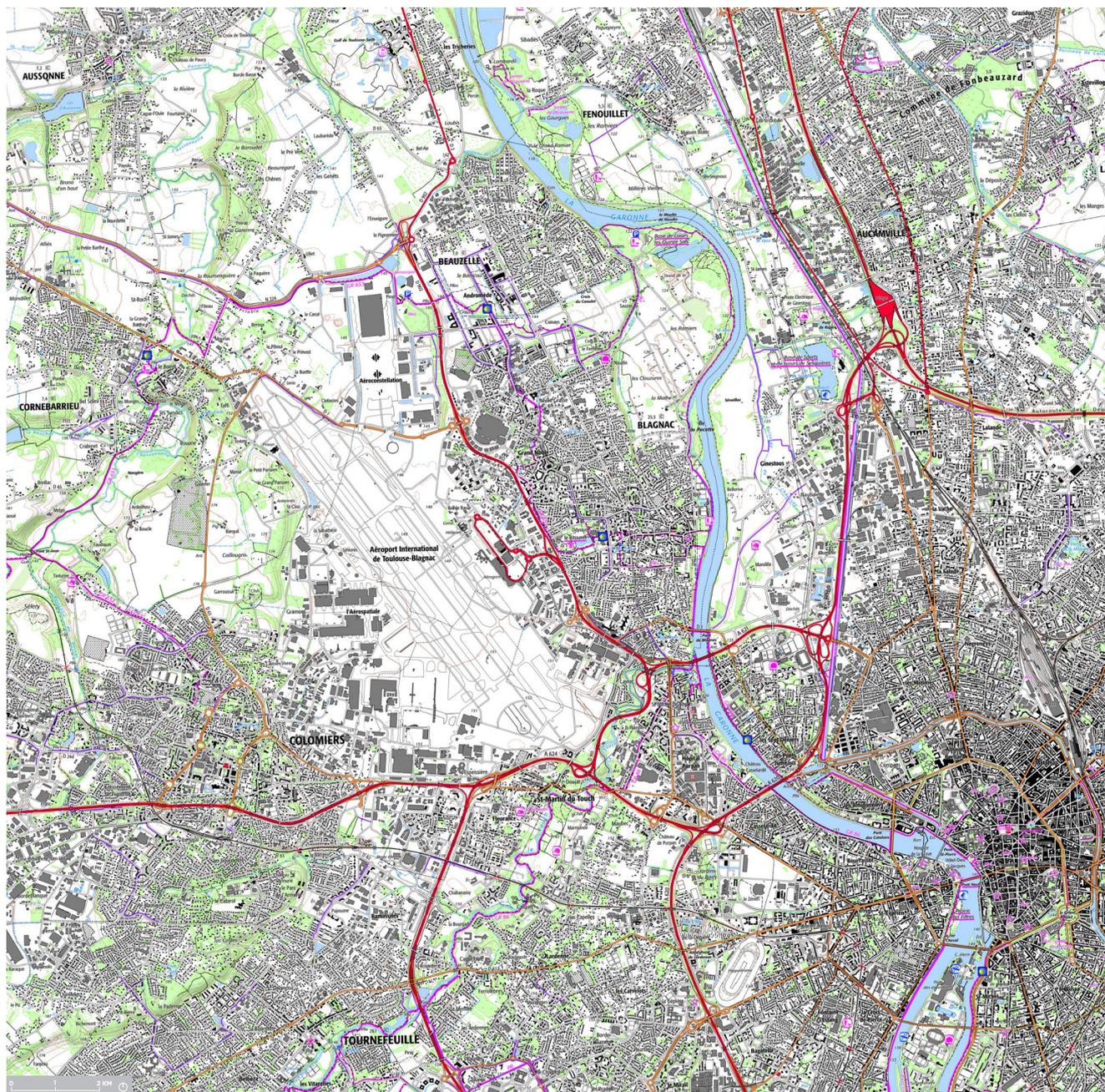
- Rencontre in situ organisée par les collectivités et leurs partenaires

- Assistance et conseil d'European France et du GIP EPAU auprès des collectivités et de leurs partenaires pour la mise en place des suites du concours

**MISSION DONNÉE A LA (OU LES) ÉQUIPES SÉLECTIONNÉE(S)
POUR LA RÉALISATION :**

Études de faisabilité architecturale à visée de préfiguration et d'expérimentation

Missions de conception et de maîtrise d'œuvre architecturale et paysagère



**BLAGNAC AU NORD OUEST DE
LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE**
Carte IGN (FR-BLAGNAC-C-M2)



**PÉRIMÈTRE DE RÉFLEXION
(ROUGE) ET PÉRIMÈTRE DE
PROJET (JAUNE)**

Photographie aérienne BD-
ORTHO® (FR-BLAGNAC-SS-AP1)



LE CAMPUS ORANGE

Vue aérienne du campus Orange depuis l'aéroport Toulouse-Blagnac, à l'arrière plan le centre ville de Blagnac (©Aéroport Toulouse-Blagnac)

RELATION AU THÈME

LES ENJEUX DU SITE AU REGARD DU THÈME "RE-SOURCER"

Le campus Orange de Blagnac, complexe tertiaire emblématique de la fin des années 1970, situé à proximité immédiate de l'aéroport international Toulouse-Blagnac s'apprête à entamer une nouvelle vie, après une quarantaine d'années d'occupation par les services de l'entreprise de télécommunication. Initialement siège de la Direction des Télécommunications du Réseau National, à l'époque où il s'agissait d'une direction ministérielle, le site a évolué avec le secteur des télécommunications, la création en 1988 de l'entreprise nationale France Telecom, la privatisation à partir des années 2004 jusqu'à l'adoption du nom d'Orange en 2013 et bien sûr les rapides avancées technologiques. Ses besoins en surface de bureaux ayant évolué, l'entreprise a prévu de déménager vers un nouveau site à 600 m de l'actuel dans l'immeuble Aérocampus en cours de construction au 3 rue Dieudonné Costes à l'horizon 2026 et de mettre fin à son bail sur l'actuel campus. Que faire alors de ce patrimoine bâti ? Comment faire du recyclage de ce site tertiaire emblématique un exemple d'évolutivité de ces emprises économiques monofonctionnelles ? Dans quelle mesure ce lieu peut-il devenir une destination, un lieu d'intensité urbaine pour les usagers du parc d'activité aéroportuaire ? Quels liens peuvent être tissés avec les quartiers de Blagnac ? Comment réinscrire ce site dans un paysage élargi ?

Le comité scientifique d'Europam a proposé de classer la proposition de site de Blagnac dans la catégorie **Re-sourcing from social dynamic and inclusivity** et présentée lors du Forum Inter-essions de Madrid aux côtés d'autres sites européens dans la famille « **Inducing a Second Life** ». Y sont réunis des sites qui présentent comme caractéristiques communes de proposer aux équipes Europam de réinvestir un patrimoine bâti important et de questionner sa capacité à devenir une ressource pour une transformation urbaine plus large. Comment alors intégrer les mémoires urbaines, sociales et culturelles dans la réhabilitation géographique et physique des sites et induire une seconde vie dont l'énergie urbaine rayonne bien au-delà de ses limites physiques.

Le site du campus Orange à Blagnac permet d'aborder le thème «re-sourcer» à travers trois angles complémentaires : dans sa dimension « matérielle », dans sa dimension « programmatique » et dans sa dimension « écologique ».

AÉROPORT INTERNATIONAL DE TOULOUSE-BLAGNAC EN 1980
A l'arrière plan, le bâtiment de la Direction des Télécommunications et les quartiers de Blagnac nouvellement construits
(©Editions CAP-THEOJAC)



VUE AÉRIENNE DE LA DIRECTION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS DU RÉSEAU EN 1980
Au moment de sa construction, cet ensemble conçu par l'architecte Bernard Bachelot est encore largement entouré de terrains agricoles. (©Archives départementales de la Haute-Garonne, Fond Bachelot, 1980)



RÉUTILISER UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET PAYSAGER

Le campus Orange est un ensemble remarquable du parc d'activités aéroportuaire. Conçu par l'architecte Bernard Bachelot, figure du modernisme toulousain, il représente un important patrimoine bâti de 30 000 m² répartis sur 5 bâtiments principaux dont un particulièrement important et emblématique, cruciforme et en gradins de 20 000 m². Ce complexe tertiaire implanté sur une emprise de 9 hectares se caractérise également par l'importance de ses espaces non bâtis largement arborés et paysagés.

Partir du déjà-là et interroger la capacité de réutilisation, de transformation, de recyclage d'un tel patrimoine, c'est s'inscrire dans une démarche de sobriété et de préservation des ressources. Comment trouver la juste mesure des interventions ? Révéler les potentialités de l'existant, conserver ce qui peut l'être ? Adapter, remodeler, recycler, réemployer autant d'attitudes à explorer pour réinvestir ces bâtiments tertiaires et ce foncier et en faire la matière d'innovations architecturales et urbaines.

INTENSIFIER LES USAGES ET RENOUVELER LES LIENS AVEC LE QUARTIER

Ce site monofonctionnel et largement introverti situé dans un contexte de parc d'activités mixte à dominante technologique va perdre ses occupants historiques, comment alors l'adapter et le transformer pour l'ouvrir à de nouvelles pratiques et formes de vies ?

C'est l'occasion d'imaginer de nouveaux scénarii d'usages dynamiques et productifs qui ouvre la question de l'habitabilité de ces grands sites tertiaires et leur capacité à tisser des liens avec leur environnement. Quel nouveau type de lieu pour transformer un quartier d'activité ouvert aux coopérations ? Comment l'adaptation du site à des occupations nouvelles, plus diverses, susceptibles d'évoluer dans le temps peut jouer un rôle dans l'écosystème local ?

RÉPARER LES MILIEUX HABITÉS

Le parc d'activités aéroportuaire est le produit d'une urbanisation qui s'est développée avec peu ou pas de considération pour son ancrage géographique, son sol, son hydrographie... Pensé avant tout comme un objet « technique » pour le seul flux automobile, encadré par d'importantes infrastructures (Route Métropolitaine 902 et piste aéroportuaire) il s'agit aujourd'hui d'engager un réaménagement qui participe à la régénération des sols artificialisés et au rétablissement des continuités physiques et écologiques. C'est l'occasion d'envisager la résilience au changement climatique de ces zones exposées à d'importantes pollutions (sonores et atmosphériques). Comment restaurer les liens avec les éléments et permettre une alliance avec les milieux habités ?



LE SITE DU «CAMPUS ORANGE»

Vue aérienne du site Orange au coeur du parc d'activités aéroportuaire à Blagnac, au nord de l'agglomération toulousaine (©Google Earth)



L'ARCHITECTURE BRUTALISTE DU «CAMPUS ORANGE»

Entrée du bâtiment principale (©Poitou Philippe - Inventaire général Région Occitanie)

LES ATTENTES SPÉCIFIQUES DE LA VILLE ET DE SES PARTENAIRES

La proposition de site au concours répond à plusieurs motivations de la collectivité :

- Le **départ de l'entreprise Orange à l'horizon 2026** va entraîner la libération et la potentielle vacance d'un site de 9 hectares sur lequel se trouve un ensemble de bâtiments représentant environ 30 000 m² de surface plancher. Préoccupée par l'inoccupation d'une telle emprise à proximité immédiate de l'aéroport et consciente des enjeux et du potentiel de ce site, la ville de Blagnac s'est rapidement rapprochée du propriétaire pour engager une discussion sur les perspectives de **ré-usage et de reconversion du site** au côté d'éventuels porteurs de projet. Accompagnée par la Banque des territoires et par l'opérateur immobilier Urbain des Bois-ICADE, la ville s'est fixée pour objectif d'engager une réaffectation de cette emprise tertiaire et une valorisation de ce patrimoine emblématique des années 1980 dès le départ d'Orange.
- D'autre part, la municipalité est engagée au côté de la métropole dans une **démarche d'aménagement bas carbone et de recyclage foncier**, notamment sur ce territoire économique du secteur aéroportuaire qui est destiné à devenir site pilote en matière de renouvellement urbain à vocation économique. Animé par une ambition d'optimisation foncière, de diversification des usages, de développement des mobilités actives et décarbonées, de renforcement des aménités, le site du Campus Orange a été identifié comme un véritable levier dans ce processus de transformation et d'intensification du parc d'activités, une nouvelle centralité au cœur d'un quartier vivant, un lieu démonstrateur en termes d'urbanisme circulaire.

NOUVELLES VIES : REPENSER LES USAGES D'UN SITE TERTIAIRE

La ville attend une vision prospective sur la réutilisation de ce site majeur autant du point de vue de sa programmation et que de l'évolution du bâti :

- Quels **usages** pour ce site tertiaire dans un contexte de «hub économique» monofonctionnel ? Comment introduire une **diversification** et une **intensification des fonctions urbaines** tournées vers l'innovation et le partage (lieu de formation et d'enseignement, hébergement associé, activités productives, services mutualisés...) ?
- Quelle **stratégie de réemploi** et de recyclage du bâti ? Comment tirer au mieux parti de l'identité et des qualités du site pour développer de **nouvelles manières d'adapter l'existant** ? Quel degré de réutilisation, réhabilitation, déconstruction ?

UN SITE ARBORÉ À PROXIMITÉ DE L'AÉROPORT
Vue extérieure nord-ouest du bâtiment principal depuis l'avenue de Londres



LE BÂTIMENT DU C.E.R EN BORDURE DE VOIE LACTÉE
Vue du bâtiment du Centre d'Essais et de Réparations sur le site secondaire rue de l'Escadrille Lafayette (FR-BLAGNAC-PS-P35)



NOUVEAUX TEMPS : PROCESSUS DE RÉINVESTISSEMENT À COURT, MOYEN ET LONG TERME

La ville attend des stratégies ambitieuses qui anticipent le ré-usage du site dès le départ d'Orange (2026) et la temporalisation de son évolution dans le temps :

- De quelles façons faire évoluer le site dès maintenant ?
- Quelles sont les étapes de sa transformation à court, moyen, long terme ?
- Comment le site peut-il continuer à évoluer dans le temps et conserver une capacité d'adaptation ?
- Quels nouveaux outils développer pour éventuellement impliquer le propriétaire privé dans la transformation ?
- Quels modèles économiques peuvent être développés pour le recyclage de ce type de bâti ?

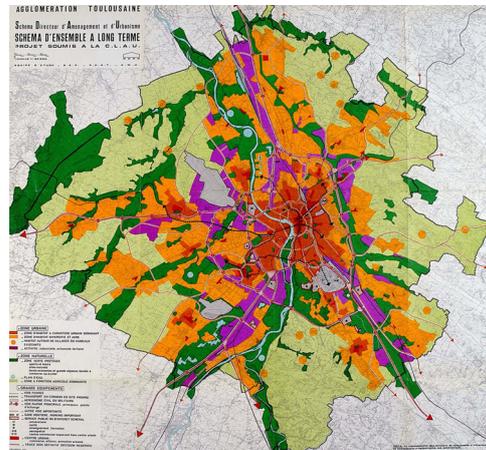
NOUVEAU QUARTIER D'ACTIVITÉ : OUVRIR LE SITE ET RETISSER DES LIENS

La ville attend des propositions qui tirent au mieux parti des ressources du site pour développer de nouvelles manières d'habiter des zones économiques plus sobres et plus vertueuses :

- Comment la requalification du site Orange peut-elle permettre d'engager la reconnexion du parc d'activité aux quartiers environnants ?
- Comment traiter les interfaces avec l'aéroport et la route métropolitaine ?
- Comment augmenter la place de la nature, tirer parti de l'importance des espaces libres et restituer des continuités avec la trame verte et bleu (Riou, parc Grand Noble, Parc du Ritouret)
- Comment participer au développement des déplacements piétons-cycles ?

TOULOUSE EN 1980

Schéma Directeur d'aménagement et d'Urbanisme élaboré en 1975
 (©AUAT)



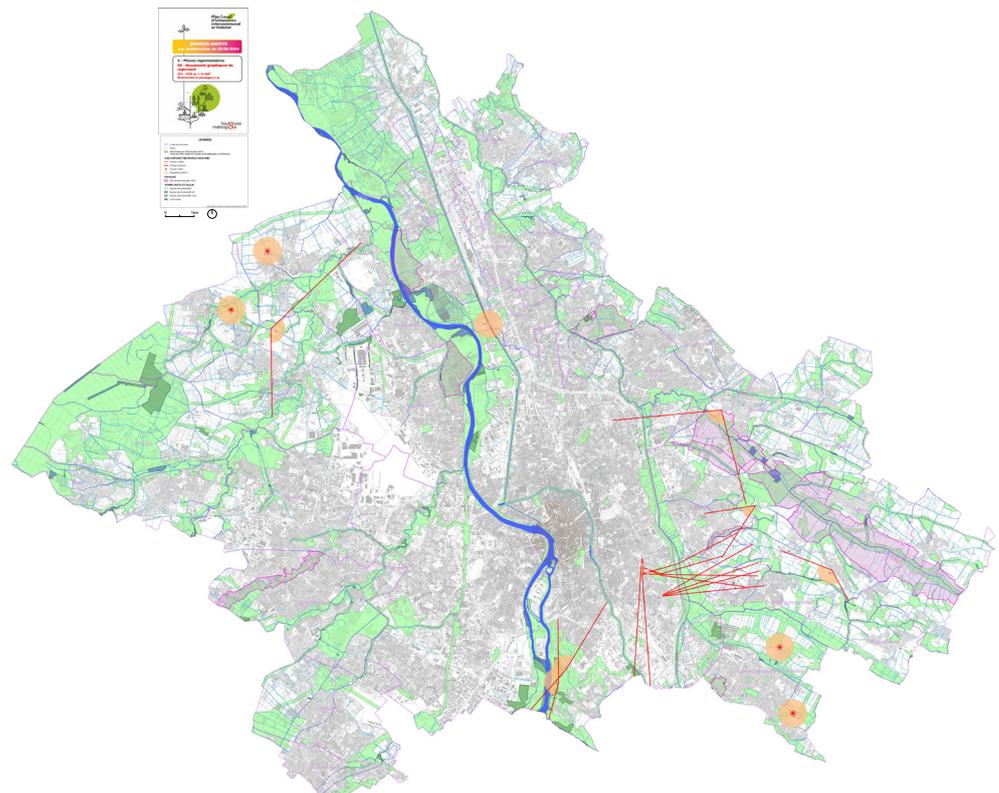
LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES DE TOULOUSE MÉTROPOLE

Schéma d'organisation des territoires de l'économie
 (©AUAT, 2017)



BLAGNAC, ENTRE LE GARONNE ET LE PLATEAU AÉROPORTUAIRE

Carte de la biodiversité et des paysages extraite du PLUiH
 ©Toulouse Métropole
 (FR-BLAGNAC-C-M4)



CONTEXTE

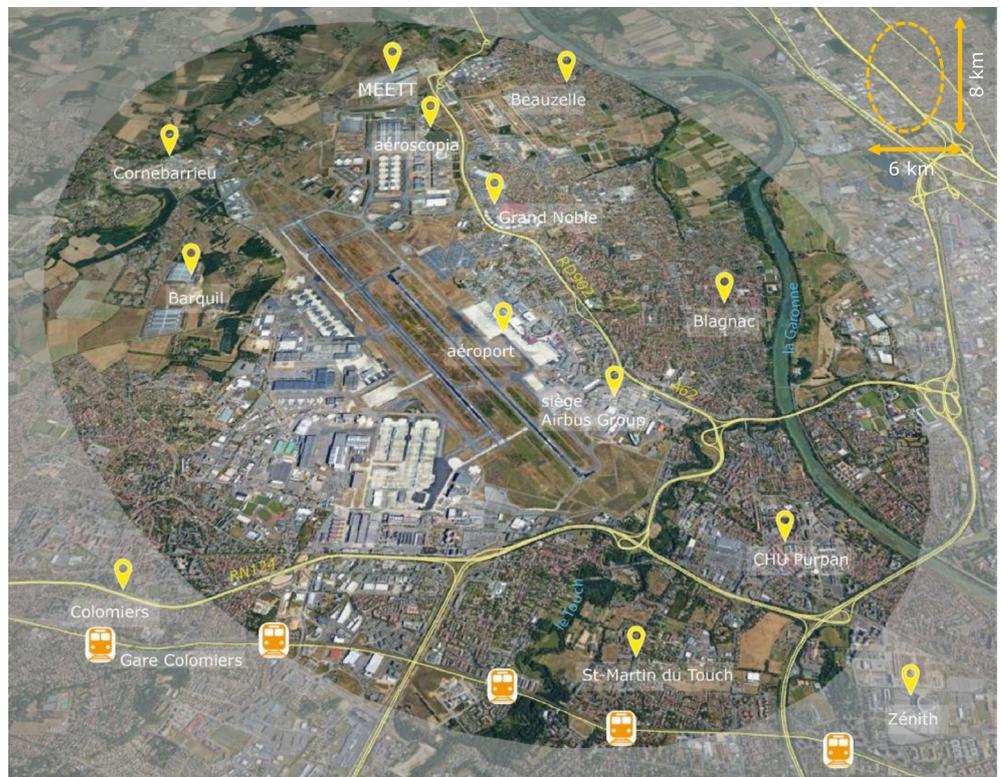
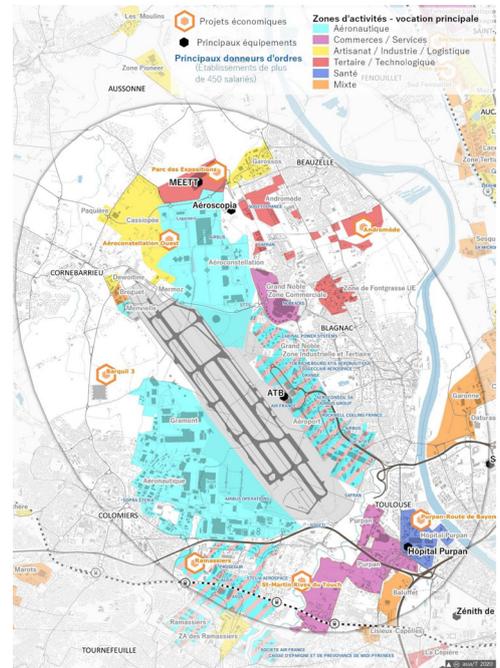
BLAGNAC, PÔLE URBAIN MAJEUR DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

TOULOUSE MÉTROPOLE

La métropole de Toulouse, est un ensemble urbain dynamique et diversifié du sud-ouest de la France, capitale de la région Occitanie, elle englobe la ville de Toulouse ainsi que 36 communes périphériques, parmi lesquelles Blagnac joue un rôle majeur. Quatrième métropole française, son territoire couvre environ 450 km² et compte 1,3 million d'habitants. Située dans la vallée de la Garonne, Toulouse jouit d'une position particulière dans la géographie française et européenne, à mi-chemin entre le littoral atlantique et la côte méditerranéenne et à 1h30 des Pyrénées. Toulouse s'est développée autour de secteurs clé comme **l'aéronautique et le spatial** (siège de Airbus, le CNES...), la **recherche et développement** (grandes écoles comme l'INSA, l'Université Toulouse III-Paul Sabatier, centres de recherche...), **la santé** (Oncopôle, entreprises biotechnologiques...) et **le tourisme** (patrimoine historique, naturel ...). Ville bien connectée tant sur le plan national, qu'international, elle est équipée d'un aéroport international, d'un réseau autoroutier dense et d'une bonne accessibilité ferroviaire qui va encore augmenter avec la **liaison LGV**, vers Paris à travers Bordeaux, prévue pour 2032. Concernant la mobilité urbaine, la métropole dispose d'un réseau de transport en commun bien développé avec 2 lignes de **tramway** (T1, T2 qui va devenir Aéroport Express en 2026), un réseau de bus, 2 lignes de **métro** et une troisième ligne (ligne C) prévue pour 2028.

BLAGNAC : DE LA VILLE MARAÎCHÈRE AU PÔLE ÉCONOMIQUE MAJEUR

Situé à 10 km au Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine, dans la **plaine alluviale de la Garonne**. La commune de Blagnac joue un rôle clef dans le développement de Toulouse, du fait de la présence de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac et en tant que **centre névralgique de l'industrie aéronautique européenne** (siège d'Airbus et de nombreux sous-traitants). Ce secteur a non seulement façonné l'économie locale, mais a aussi influencé son développement urbain, son infrastructure et sa population.



SECTEUR NORD OUEST , UN TERRITOIRE D'EXCELLENCE ÉCONOMIQUE
 Cartes extraites du SCoT de la grande agglomération toulousaine (©AUAT)

Si l'histoire aéronautique de Blagnac commence dès les années 1920 avec le développement de l'aéropostale et les usines Latécoère, les années 1960 marquent un tournant dans son développement au moment où Toulouse est promue « métropole d'équilibre » par la D.A.T.A.R. L'agglomération va alors bénéficier de transferts d'activités dans les secteurs de pointe, en particulier l'aéronautique, le spatial ainsi que l'électronique. Blagnac qui est encore une petite commune, située sur la rive ouest de la Garonne entourée de terres agricoles et maraichères va alors se développer rapidement, portée par le dynamisme de l'industrie aéronautique. Dans les années 1970, le secteur aéroportuaire de Blagnac est désigné « pôle économique majeur » par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme, la première usine d'Airbus s'implante et d'importants programmes immobiliers de bureaux voient le jour. La ville connaît alors un **essor démographique et économique** très important. Elle accueille actuellement 45 000 emplois soit 10% de la totalité des emplois de la métropole Toulousaine.

BLAGNAC, UNE VILLE DOUBLE

Blagnac est une ville double. D'un côté la ville « aéro » qui se développe autour de l'aéroport et des activités aéronautiques en suivant sa propre logique d'expansion. De l'autre, la ville « habitée » qui se développe par grandes opérations urbaines d'aménagements vers le nord et vers le sud. Entre, l'axe routier, la Voie Lactée (RN 902) sépare les deux entités. Géographiquement, Blagnac est un peu une « île » entre la Garonne à l'est et l'aéroport à l'ouest.

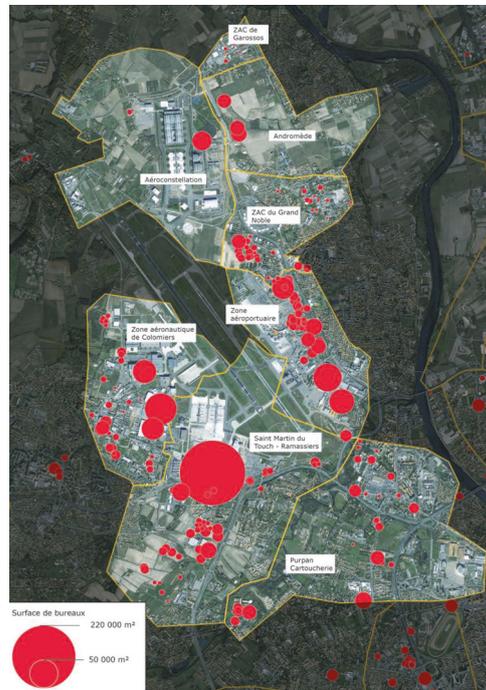
AÉRO-VILLE

L'aéroport de Toulouse Blagnac est le 4^{ème} aéroport français avec 8 millions de passagers accueillis en 2023. Depuis 2018, le trafic européen et international est légèrement supérieur au trafic intérieur ; les projets d'ouverture de longs courriers vers l'Amérique du nord, le Golfe et l'Asie devraient accentuer cette tendance. Le secteur aéroportuaire accueille le siège d'Airbus et ceux de nombreuses entreprises du secteur (Safran, Sopra Steria, ATR, Dassault, Stelia, Technogis, Aerolia...) ainsi que de nombreux sous-traitants. Cet écosystème économique, formé par la concentration d'entreprises et d'emplois permet d'accueillir l'ensemble des fonctions de la filière : conception et recherche, formations, fabrication, essais, mise en vol et commercialisation des avions.

A noter que l'industrie aéronautique implantée sur le territoire est impliquée dans d'importants programmes de recherche visant à réduire l'empreinte carbone de l'aviation. En premier lieu le programme « Clean Sky », soutenu par la Commission Européenne, qui regroupe les recherches autour de l'aviation durable (matériaux légers, intégration de technologies avancées pour réduire les émissions de CO₂ et le bruit...). Airbus est notamment pionnier dans le développement d'avions plus « écologiques » avec des projets comme « Zeroe » qui vise à mettre en service un avion à hydrogène d'ici 2035. L'Aéroport Toulouse-Blagnac accueille notamment le projet pilote « Hyport » qui vise à mettre en place une infrastructure de ravitaillement en

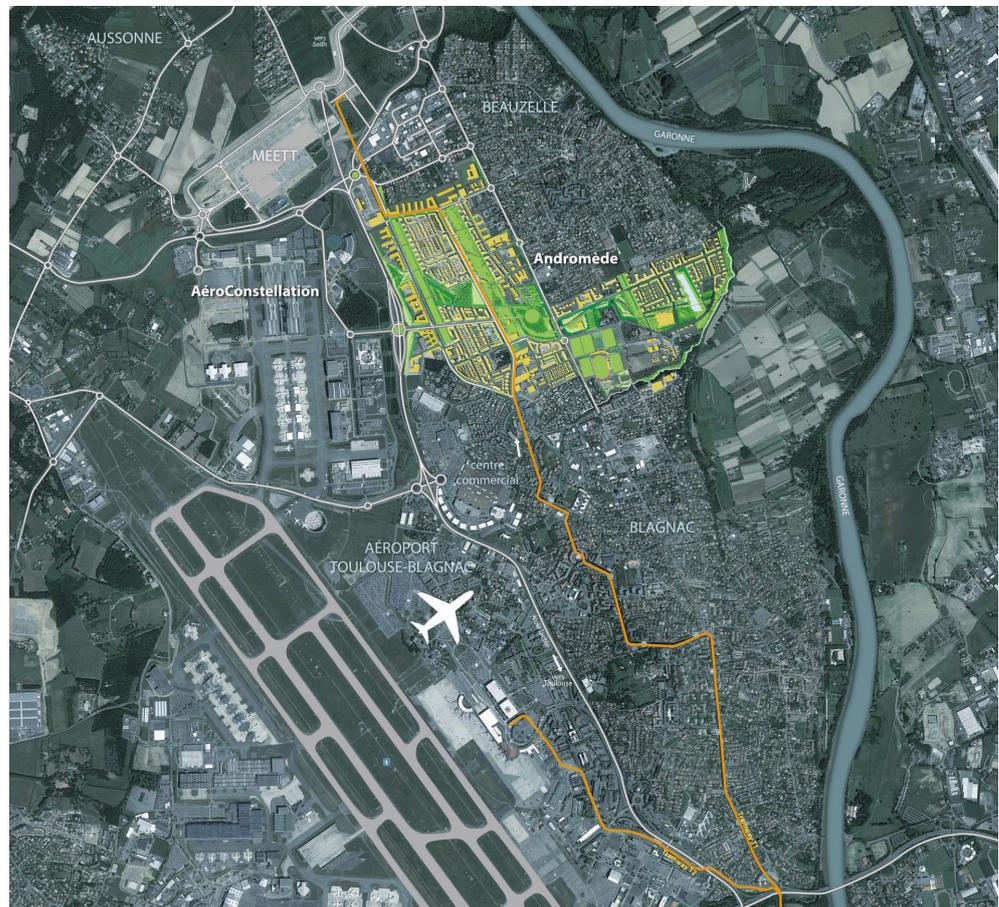
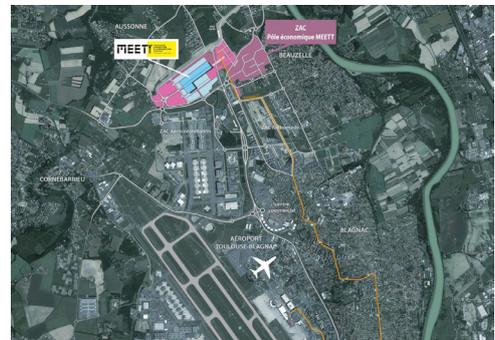
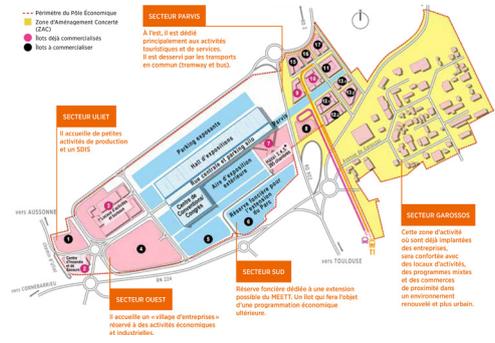
L'OFFRE TERTIAIRE DANS LA ZONE AÉROPORTUAIRE

Localisation des programmes tertiaires selon la surface en m²
(©AUAT)



LE MEETT, NOUVEAU PARC DES EXPOSITIONS ET CENTRE DE CONVENTIONS

Un nouveau centre économique se développe autour du MEETT
(©Europolia©Toulouse Métropole)



ZAC ANDROMÈDE

Extension de Blagnac vers le Nord
(©Oppidea)

hydrogène pour les avions. Le but de ce projet financé par l'état, la région Occitanie et les acteurs industriels est de démontrer la faisabilité d'une chaîne logistique complète de production, stockage et distribution d'hydrogène pour l'aviation.

Le secteur accueille également une importante offre hôtelière tournée vers les flux passagers et le tourisme d'affaire caractérisé par des établissements de grandes capacités largement standardisés.

Il se présente comme une « ville dans la ville », un territoire à la fois morcelé et replié sur lui-même, séparant les espaces résidentiels et économiques, et congestionné par sa dépendance à la voiture. Le secteur aéroportuaire est le principal employeur de la ville, porté par Airbus qui concentre à lui seul près de 13% des emplois salariés.

LES QUARTIERS DE BLAGNAC

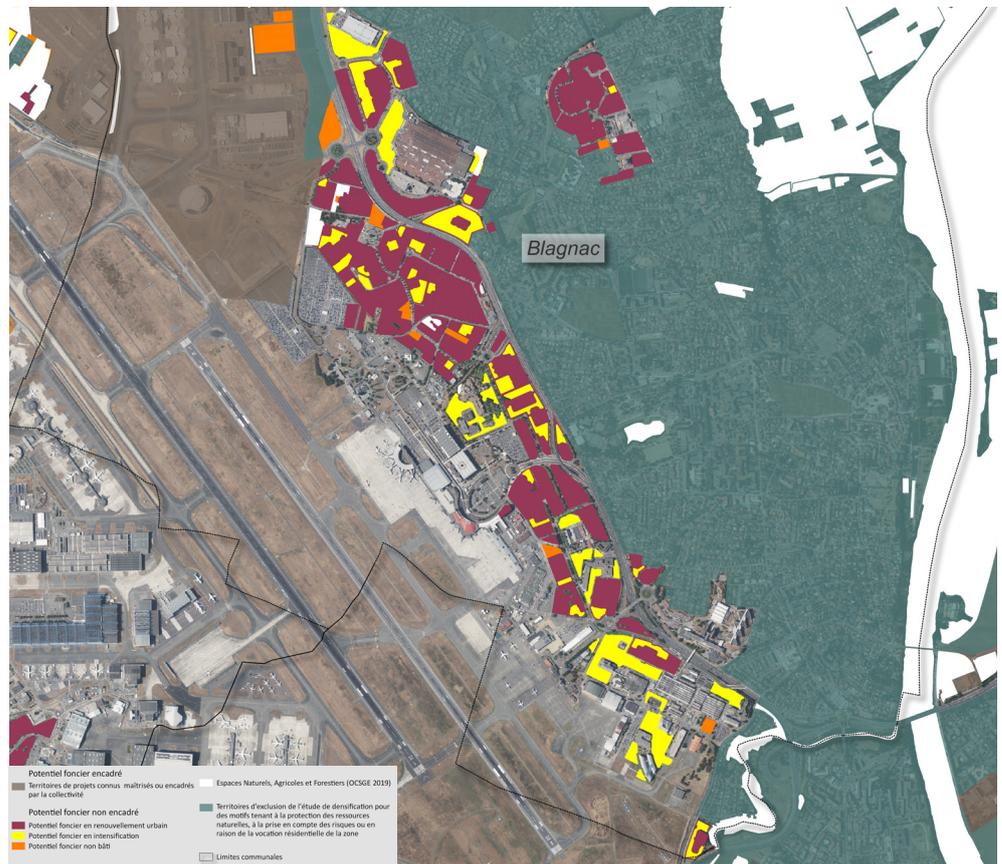
La ville de Blagnac accueille actuellement 27 000 habitants. Elle a été construite par grandes opérations urbaines successives avec une nette augmentation dans les années 2010. Les grandes ZAC (zones d'aménagement concertées) du Ritouret, Odysud, Grand Noble et d'Andromède structurent les espaces urbains. La croissance de Blagnac progresse par à-coups entrecoupée par des périodes de croissance « normale » où dominent les réalisations de lotissements de maisons individuelles et de petits collectifs notamment dans le quartier Sud. Le dernier grand développement de la ville, la ZAC Aero-Constellation au nord, couvre 260 hectares. Elle est créée en 2000 pour permettre l'implantation de l'usine Airbus d'assemblage de l'A380. Elle s'est accompagnée de l'arrivée de 5000 nouveaux habitants dans le nouvel écoquartier Andromède. L'extension urbaine touche à sa fin avec le lancement récent de la 3^{ème} et dernière tranche (Andromède 3) de 52 hectares en direction des Quinze Sols.

Blagnac possède un niveau d'équipements exceptionnel pour une ville de cette taille, de nombreuses écoles, 2 collèges, 1 lycée, 6 complexes sportifs, 3 piscines... On y trouve également des équipements d'ampleur métropolitaine comme Odysud, un des plus grand équipement culturel de la région Occitanie, le nouveau parc des expositions MEET de 150 000 m² réalisé par l'agence OMA, ainsi que le musée Aéroscopia qui retrace l'histoire de l'aéronautique dans la région. Le tissu associatif y est également très actif (144 associations dont 54 associations sportives, 44 associations culturelles).

Le développement de la ville s'est également accompagné d'un important renforcement des infrastructures de déplacement avec la prolongation de la Voie Lactée (RM 902) au Nord et de la ligne de tramway T1 jusqu'au MEET. La ligne de tramway T2, qui desservait l'aéroport depuis la station Palais de Justice à Toulouse, est actuellement en refonte pour devenir le tramway « Aéroport Express », navette qui assure la liaison rapide avec la station « Jean Maga » à Blagnac de la nouvelle ligne de métro (ligne C) prévue en 2028. Cette troisième ligne de métro qui reliera Labège à Colomiers en passant par la gare de Toulouse Matabiau desservira les grands bassins d'emplois de la métropole (Aérospatiale, Enova au sud jusqu'aux usines Airbus à l'ouest).



**LE PARC D'ACTIVITÉS
AÉROPORTUAIRE, UNE ÎLE
ENTRE LES PISTES ET LA VILLE**
Vue semi-aérienne du site de
réflexion (FR-BLAGNAC-SS-AP₂)



**UNE ZONE D'ACTIVITÉS EN
MUTATION**
Carte du potentiel de densification
pour les emplois dans les espaces
urbanisés (©Toulouse Métropole)

SITE DE RÉFLEXION

LE PARC AÉROPORTUAIRE

UN PARC D'ACTIVITÉS ENTRE LES PISTES ET LA VILLE

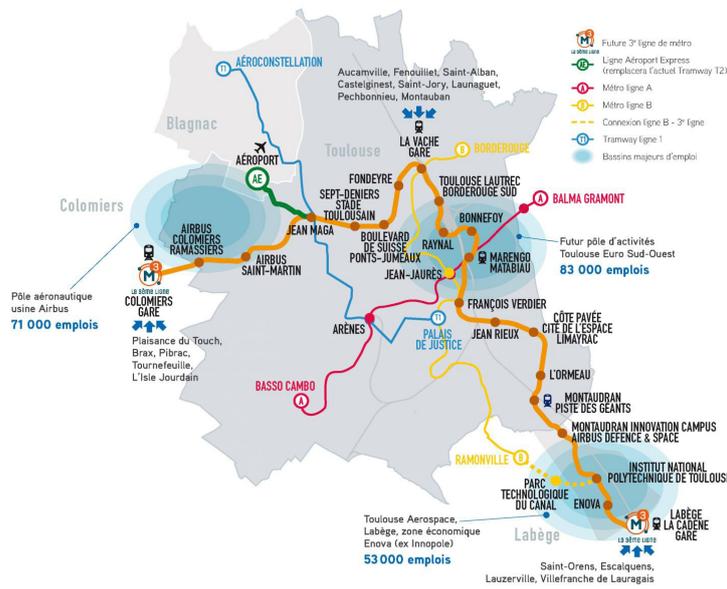
Le site de réflexion englobe le parc d'activités aéroportuaire. Il s'étend du nord au sud sur 2,5 km entre le rond-point Emile Dewatine et le rond-point de la porte du Grand Noble. Il est limité à l'ouest par l'aéroport et à l'est par la Voie Lactée (RM 902). Le site de réflexion intègre l'interface avec les premiers quartiers résidentiels de Blagnac juste au-delà de la Voie Lactée. Seuls, 5 franchissements (dont 3 sous la Voie Lactée) relient le site à la ville, en faisant un secteur largement isolé de son environnement immédiat. Le site héberge aux côtés d'Airbus des entreprises comme Safran, Thalès, mais aussi IBM, Derichebourg Aeronautics ou encore Hutchison. Juste au-delà du périmètre, au nord, le site est en contact avec le parc industriel Aéroconstellation (production Airbus) et l'importante zone commerciale du Grand Noble. Au sud le site est en contact avec le campus Airbus.

UN CONTEXTE HÉTÉROGÈNE

Le site de réflexion se divise en deux parties, avec le campus Orange en plein milieu, face à l'aéroport. Au nord, le parc d'activités s'est construit autour de poches d'habitats pavillonnaires préexistantes de part et d'autre de la rue Bordebasse. On y trouve des bureaux, des locaux productifs, des services de restauration ainsi que d'importantes emprises occupées par des loueurs de véhicules. Dans sa partie sud, le parc d'activités accueille une offre hôtelière importante ainsi qu'une majorité de bureaux. Cette partie a amorcé son renouvellement avec la construction et la rénovation de bâtiments, notamment les prochains locaux d'Orange juste en dessous de la voie d'accès à l'aéroport.

UN QUARTIER MIEUX CONNECTÉ

Le tracé de la 3^e ligne de métro, de Colomiers à Labège et le renforcement de l'offre de tramway à moyen terme (©Tisséo)



LE SECTEUR DE BORDEBASSE EN MUTATION

Plan de synthèse des Orientations d'Aménagement et de Programmation pour la partie nord du parc d'activités aéroportuaires extrait du PLUi-H (©Toulouse Métropole)



VERS UNE PLUS GRANDE CONNECTIVITÉ : MÉTRO ET TRAM

Le futur tramway Aéroport Express assurera la liaison avec la ligne C du métro depuis la station « Jean Maga » à Blagnac en 6 minutes seulement (à la place de l'ancienne ligne T2). L'intensification de la fréquence de desserte de l'aéroport bénéficiera également au parc d'activités, et notamment à l'ancien campus Orange qui se trouve à moins de 10 minutes de marche. D'autre part, la reprise du trafic aérien avec presque 8 millions de passagers en 2023, font du parc d'activité une zone hyperconnectée à l'échelle européenne et mondiale.

Actuellement les déplacements des usagers du secteur se font majoritairement en voiture, entraînant la saturation quotidienne des axes routiers. A noter que l'autosolisme semble encouragé par les très grandes capacités de stationnements publics et surtout privés du secteur. La question des mobilités apparaît comme essentielle.

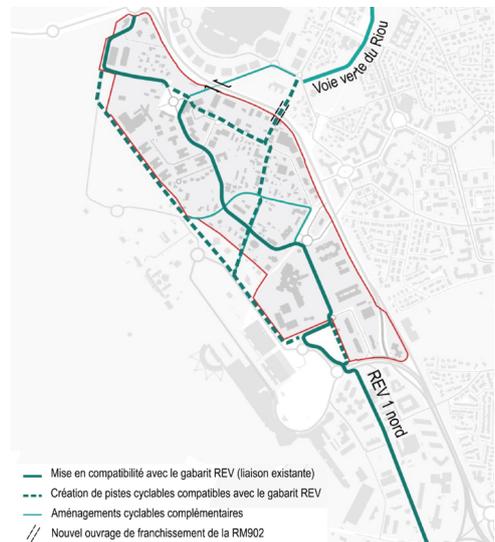
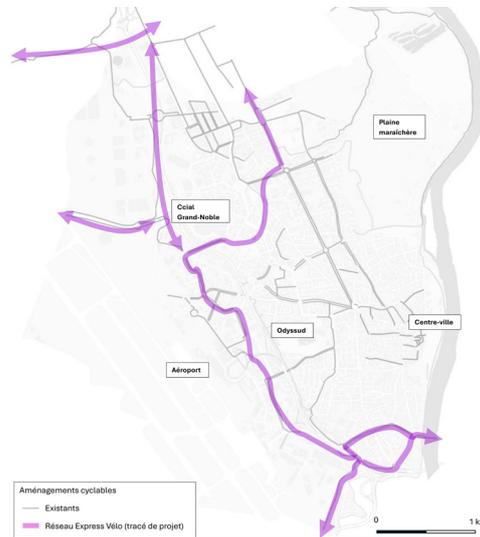
LES PRÉMICES D'UN RENOUVELLEMENT URBAIN À VOCATION ÉCONOMIQUE

Le secteur de Bordebasse (partie nord du parc d'activité aéroportuaire) fait l'objet d'Orientations d'Aménagement et de programmation (OAP) inscrites au PLUiH de Toulouse Metropole, avec l'objectif d'en faire un site pilote en matière de renouvellement urbain à vocation économique. Il a pour objectif de créer une plus grande cohérence sur l'ensemble du secteur, notamment en recomposant les fonciers, en structurant des séquences urbaines pour améliorer le confort d'usage par des espaces publics apaisés et en renforçant les aménités pour répondre aux besoins des salariés ainsi que des visiteurs occasionnels. L'OAP propose également de réhabiliter le parc vétuste et de dégager de nouvelles opportunités de développement pour offrir une diversité de typologies à destination d'activités industrielles, de recherche, de formation mais aussi de services aux entreprises et à l'accueil de lieux de formation et d'enseignement ainsi que l'hébergement associé tout en retrouvant une habitabilité du quartier économique. Il cherche également à favoriser les déplacements doux sur le secteur et à se connecter plus largement au plan cycle de la métropole*.

* Voir plan le plan de l'OAP ci-contre et le plan du Réseau Express Vélo de l'agglomération toulousaine ci-après et en annexes.

PROJET DE LIAISONS DOUCES
Aménagements cyclables existants et Réseau Express Vélo en projet
(©Ville de Blagnac)

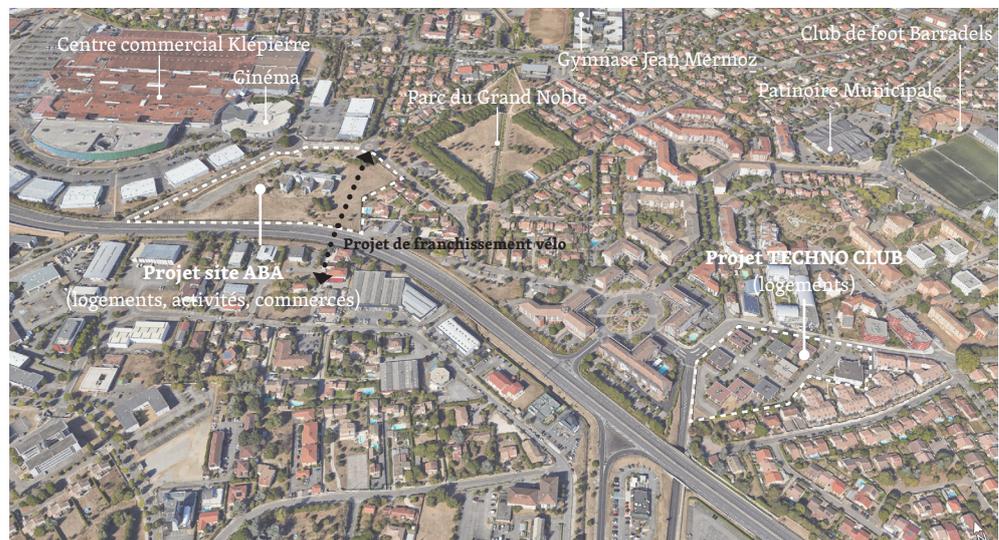
OAP BORDEBASSE, VOLET MOBILITÉ DOUCE
Plan des aménagements cyclables et franchissement de la RM902
(©Toulouse Métropole)



UN ENVIRONNEMENT ROUTIER
Porte de Bordelasse : point d'entrée dans le parc d'activités depuis la route RM 902 et point de passage vers le centre de Blagnac (FR-BLAGNAC-SS-P18)



DES SITES TERTIAIRES EN MUTATIONS À PROXIMITÉ
Localisation des projets de recyclage foncier et de construction de logements en bordure de la zone d'activités aéroportuaire.



PROJETS CONNEXES EN COURS

Aux abords du parc d'activités aéroportuaire plusieurs opérations sont en cours d'élaboration, marquant une dynamique de recyclage foncier.

* Voir plan ci-contre en bas

- Le projet **Techno Club*** : il s'agit d'un projet de construction de logements porté par Vinci Immobilier et le bailleur social Promologis sur les terrains actuellement occupés par un ensemble de 8 plots tertiaires R+1 dont la plupart sont déjà inoccupés. Situé en bordure de l'avenue de Cornebarrieu et du passage de l'Ourmette, une partie de l'îlot a déjà muté suite à la construction en 2022 d'un ensemble résidentiel de 110 logements « Le Clos Cassandre ». Le projet Techno Club prévoit « 199 logements auxquels s'ajoutent un local associatif, une maison de quartier et une maison d'assistantes maternelles, 250 places de parking en sous-sol ». Le site est voisin de l'opération de renouvellement urbain du **quartier des Cèdres**.
- L'ancien **site A.B.A*** (Air Business Academy) d'une surface de 3,2 hectares entre le centre commercial et la voie rapide, doit voir se construire en remplacement de la friche, un projet de quartier mixte qui prévoit 500 logements, des commerces et des bureaux, et notamment la réalisation d'un immeuble iconique d'une quinzaine d'étages. Le projet est porté par Urbain des Bois - Icade et CDC Habitat sur une propriété de Klépierre et Cardif (également propriétaires du centre commercial Blagnac)...
- En complément de ce projet et afin de permettre de connecter le quartier au secteur aéroportuaire la réalisation d'une **passerelle « mode doux »** est prévue dans le cadre de l'OAP en franchissement* de la voie rapide.
- Au sud du site de réflexion sur les emprises de la concession aéroportuaire, ATB (Aéroport Toulouse-Blagnac) aménage un nouveau projet immobilier sur un site de 9 hectares, au niveau de Blagnac 1 (voir image) allée Henri Potez, le projet **Héméra**. Il s'agit d'un parc industriel et d'affaires d'environ 80 000 m², dont les premiers lots « Sky One », réalisés par le promoteur EM2C, lauréat de l'appel à projets innovants « Dessine-Moi Toulouse », initié par Toulouse Métropole, sont en cours de réalisation.

Les projets évoqués attestent d'un mouvement de densification du secteur et d'un rapprochement des fonctions urbaines aux limites du parc d'activités.

Il n'est pas envisagé de construire de logements, ni de programme hôtelier dans le secteur.



CONSTRUCTION DE LA D.T.R.N

Photographies du chantier du bâtiment principal et du bâtiment du CER (©Archives départementales de la Haute-Garonne, Fond Bachelot,1980)

SITE(S) DE PROJET

LE CAMPUS ORANGE, UN SITE TERTIAIRE EMBLÉMATIQUE À RECONVERTIR

CONTEXTE DE CONSTRUCTION DU BÂTIMENT

L'ensemble bâti de l'actuel campus Orange est conçu à la fin des années 1970, à l'origine pour accueillir les services de la Direction des Télécommunications du Réseau National (DTRN), en charge de la gestion, de la maintenance et de la modernisation du réseau téléphonique. L'implantation à Blagnac de cette direction nationale intervient dans le contexte de décentralisation mise en place par l'état français à cette époque et qui va largement contribuer au développement de l'agglomération toulousaine et notamment de Blagnac. En effet la zone aéroportuaire se développe à partir des années 1960 autour de l'industrie aéronautique avec notamment l'implantation des sièges sociaux d'Airbus et d'ATR. En 1976, les travaux de la route départementale 902 (actuelle route métropolitaine Voie Lactée) connecte le centre de Toulouse à la porte du Grand Noble à Blagnac. En 1978, est inaugurée le nouvel aéroport Blagnac 2 (actuel Hall 1), les bâtiments de la DTRN font partis des premières opérations tertiaires à sortir de terre face aux pistes. Leur construction s'étale de 1980 à 1989. Quelques 1200 salariés, pour la plupart parisiens viennent s'installer à Blagnac.

UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL SIGNIFICATIF : BERNARD BACHELOT

Le concours pour la construction de cet ensemble est remporté en 1979 par l'équipe de l'architecte toulousain Bernard Bachelot (1933-2011) associé aux architectes Francis Balland et Dominique Alet et au bureau d'études Sotec.

Bernard Bachelot est une figure de l'architecture moderne toulousaine, né en 1933 à Constantine en Algérie, il fait ses études d'architecture aux Beaux Art de Paris, au sein de l'atelier d'Eugène Baudouin, contraint de quitter l'Algérie, il s'installe à Toulouse dans les années 1960 où il exercera toute sa carrière, parmi ses réalisations les plus remarquables on trouve les magasins Perry, l'ancien Palais

UN SITE AVEC D'IMPORTANTES SURFACES DE PARKING
Vue de la façade ouest du bâtiment principale dit Capitole (FR-BLAGNAC-PS-P5)



LE SITE ORANGE BORDÉ PAR LE RIOU RENATURÉ
(FR-BLAGNAC-PS-P17)



LE CAMPUS ORANGE
Plan d'accès du site (©Orange)

des Sports (détruit à la suite de l'explosion de l'usine AZF), l'immeuble Cap Wilson, un ensemble urbain dans le quartier du TOEC représentatif de l'architecture moderne des années soixante-dix, comprenant des tours d'habitat collectif et un groupement de villas.

Il se distingue par une architecture rationaliste, attachant une grande importance aux techniques constructives et au traitement de la lumière. Ces constructions mettent en œuvre des contrastes de matières et un jeu de volume qui leur donne un caractère fortement expressif.

L'OCCUPATION ACTUELLE DU SITE ET LES ACCÈS

Le site du Campus Orange se compose de 7 bâtiments répartis sur deux parcelles. La parcelle principale d'environ 7 hectares regroupe la majorité des constructions. Elle est marquée par la présence du bâtiment principal à l'architecture significative cruciforme et étagée qui réunit l'essentiel des services. L'entrée se situe au 6 avenue Albert Durant On trouve à proximité du portail d'accès un pavillon abritant le poste de garde et une salle de sport. Dans l'angle sud-ouest du site, un ensemble de 3 bâtiments disposés en U autour d'un espace extérieur planté forme le deuxième ensemble bâti.

L'emprise au sol de ces bâtiments représente 20% de la superficie de la parcelle, les espaces végétalisés représentent 25%, le reste est occupé par les voies de circulation et les surfaces de parking (367 places de stationnement).

Le site secondaire, dont la construction débuta en 1985, est situé de l'autre côté de l'avenue Albert Durand sur une parcelle de 2 hectares, le long de la route métropolitaine (Voie Lactée M902). L'accès s'effectue par le 4, rue de l'Escadrille Lafayette. Les bâtiments dont la conception est également l'œuvre de l'équipe de Bernard Bachelot étaient à l'origine occupés par le centre d'essais et de réparations (CER) leur fonction a changé au gré des évolutions technologiques. Une grande pelouse occupe quasiment la moitié de la parcelle, le site dispose de 80 places de stationnement.

La faible densité du campus Orange ainsi que les importantes surfaces dédiées à l'automobile représentent une opportunité de recyclage et d'intensification du foncier, les espaces libres pourront être investis.

LES BÂTIMENTS DU CAMPUS

L'ensemble des locaux représente environ 30 000 m² de surface plancher et possèdent un fort potentiel d'évolution et de reconversion.

Le **bâtiment principal dit «Capitole»** regroupe l'essentiel des services sur une surface de 20 000 m² avec un dispositif de gradins étagés, développé sur un plan cruciforme. Le RDC se développe sur une surface de 8 400 m² et associe un vaste noyau à une aile où sont regroupés les grands services opérationnels et les fonctions collectives : un restaurant d'entreprise de 1 500 m² d'une capacité de 900 couverts

**INTÉRIEUR DU BÂTIMENT
«CAPITOLE»**

Vue de l'atrium central
(FR-BLAGNAC-PS-P46) et vue de la
cour avec passerelle donnant accès
à la salle de réception
(FR-BLAGNAC-PS-P51)



SITE AVENUE ALBERT DURAND

Vue aérienne et entrée du
bâtiment «Ovalie»
(FR-BLAGNAC-PS-P27)



BÂTIMENT «GARONNE»

Entrée du bâtiment «Garonne»
(FR-BLAGNAC-PS-P26) et façade
du bâtiment technique
(FR-BLAGNAC-PS-P11)



**SITE RUE DE L'ESCADRILLE
LAFAYETTE (ANCIEN CER)**

Vue aérienne et vue du bâtiment
«Concorde»
(FR-BLAGNAC-PS-P33)



(entièrement restructuré en 2019), les locaux sociaux, un auditorium de 220 m² (140 places, entièrement réaménagé en 2017). Les niveaux intermédiaires organisés en quatre ailes d'une largeur de deux travées sont occupés par des couloirs de bureaux. Le 4^{ème} étage, de surface réduite est affecté à la direction générale et au service de communication. Le 5^{ème} et dernier niveau est occupé par les locaux techniques (centrale de traitement d'air, chaufferie gaz...). L'ensemble est construit avec une ossature béton sur une trame carrée de 5,50m. Les façades associent un mur rideau vitré et des éléments de béton strié préfabriqués dont le profil à 45° souligne les gradins. Le hall central se développe en hauteur sur 4 niveaux desservit par un escalier en béton et une double colonne d'ascenseurs habillé d'inox poli miroir facetté accentuant l'effet de monumentalité. Les coursives autour du vide donnent à voir les grandes poutres béton croisées en diagonales de la structure. Les paliers d'étages des coursives étaient à l'origine ouverts sur l'atrium central et laissaient pénétrer la lumière au cœur du hall, ils ont par la suite été comblé pour créer des espaces de travail. Cette partie centrale est tout de même éclairé par deux patios. La masse sculpturale de ce grand bâtiment est ponctuée par les tours octogonales en brique des cages d'escaliers. Les cages d'escaliers et l'auditorium ont fait l'objet d'un désamiantage complet.

L'ensemble de 3 bâtiments situé au sud-ouest du site regroupe le **bâtiment dit «Ovalie»**, construit sur deux niveaux selon un plan carré (2 442 m²), en béton et brique et dont la base évasée du bâtiment reprend le profil des gradins. Il abrite des bureaux et des locaux techniques et de stockage, le niveau supérieur s'organise autour d'un patio central. Il communique via une passerelle couverte au hall double hauteur du **bâtiment dit «Garonne»** qui se développe lui selon un plan rectangulaire sur un seul niveau (1 506 m²), il abrite les bureaux et les espaces collaboratifs du service innovation. Le hall a été rénové en 2019, il se distingue par sa grande façade vitrée habillé d'un moucharabié de brique ajourée et par la présence d'un escalier hélicoïdale monumental suspendu. Il est mitoyen du troisième bâtiment à la façade largement opaque puisqu'il s'agit d'un **bâtiment technique** (équipements électriques et chaufferie) d'une surface de 1 309 m².

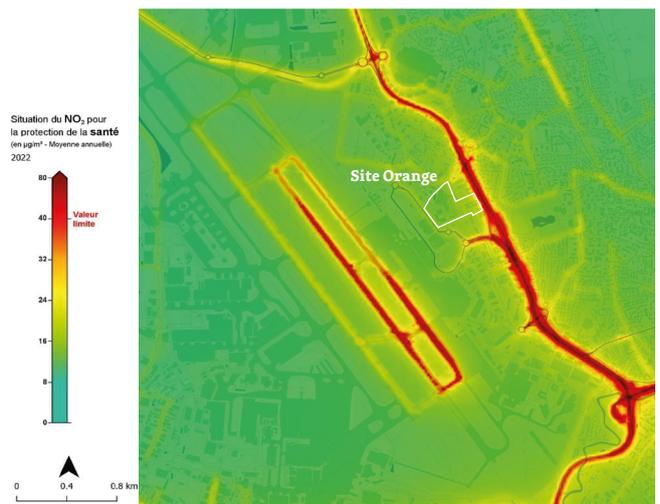
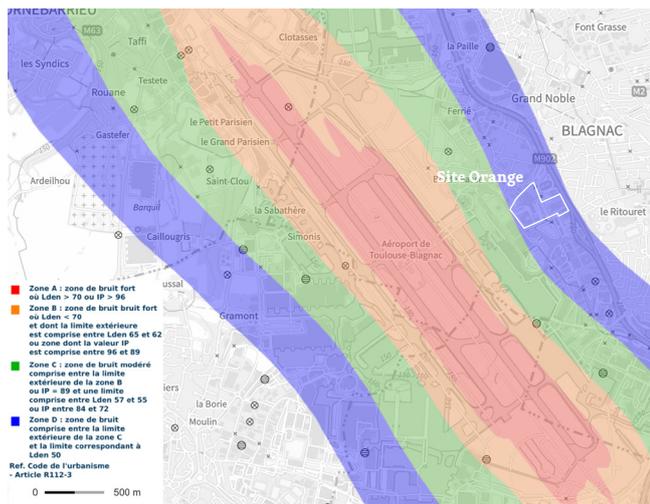
Les bâtiments de la rue de l'Escadrille Lafayette sont aujourd'hui inoccupés. Le **bâtiment dit «Concorde»** (4 338 m²) se développe selon un plan rectangulaire autour de 3 cours intérieures plantées. Il reprend certains partis-pris formels du bâtiment principal (l'oblique des murs) et les matériaux : briques et les éléments de béton strié au profil à 45°.

Le **bâtiment dit «Violette»**, situé à l'angle sud-est de la parcelle, de taille plus modeste (1000 m² sur deux niveaux), recouvert de bardage en tôle, était occupé par des bureaux, il n'a pas de qualité patrimoniale particulière.



**UN ENSEMBLE TERTIAIRE
PAYSAGÉ**

Vue de la terrasse donnant sur le bassin artificiel au nord du site (FR-BLAGNAC-PS-P6)



**LES RISQUES
ENVIRONNEMENTAUX**

Plan d'Exposition au bruit de la zone aéroportuaire mis à jour en 2022 (@Géoportail)
 Carte des Concentrations annuelles en dioxyde d'azote sur la plateforme aéroportuaire en 2022 (@Atmo Occitanie)

LE SOL, LA TOPOGRAPHIE ET LE PATRIMOINE ARBORÉ

Les espaces extérieurs sont majoritairement occupés par le stationnement de véhicules ; ils sont néanmoins largement plantés et arborés. Les éléments paysagers significatifs sont situés dans la partie nord du site : une butte arborée et un plan d'eau « le Lacquet du Riou » accessible depuis la terrasse du restaurant d'entreprise constitue une sorte d'écran végétal face à un contexte très infrastructural.

Les espaces extérieurs disposent d'un patrimoine arboré assez riche avec une diversité d'essences. De beaux sujets ponctuent l'espace et révèlent une certaine richesse paysagère.

Ces dispositions particulières du site, la topographie, la végétation existante et la présence de l'eau auront une grande importance dans le projet.

LES NUISANCES LIÉES À L'AÉROPORT ET LA VOIE LACTÉE

Bien que situé à quelques centaines de mètres des pistes, le site se trouve pourtant en dehors du cône de bruit*. Sa proximité avec l'aéroport et la Voie Lactée, est tout de même un facteur d'exposition à la pollution sonore et atmosphérique* générée par ces infrastructures. Il faudra en tenir compte et réfléchir à des modes d'occupations compatibles avec ces nuisances et risques.

* Voir la Carte Stratégique de Bruit et la carte des concentration en dioxyde d'azote sur la plateforme aéroportuaire ci-contre.

ORIENTATIONS PROGRAMMATIQUES ET ATTENTES DE PROPOSITIONS D'USAGES

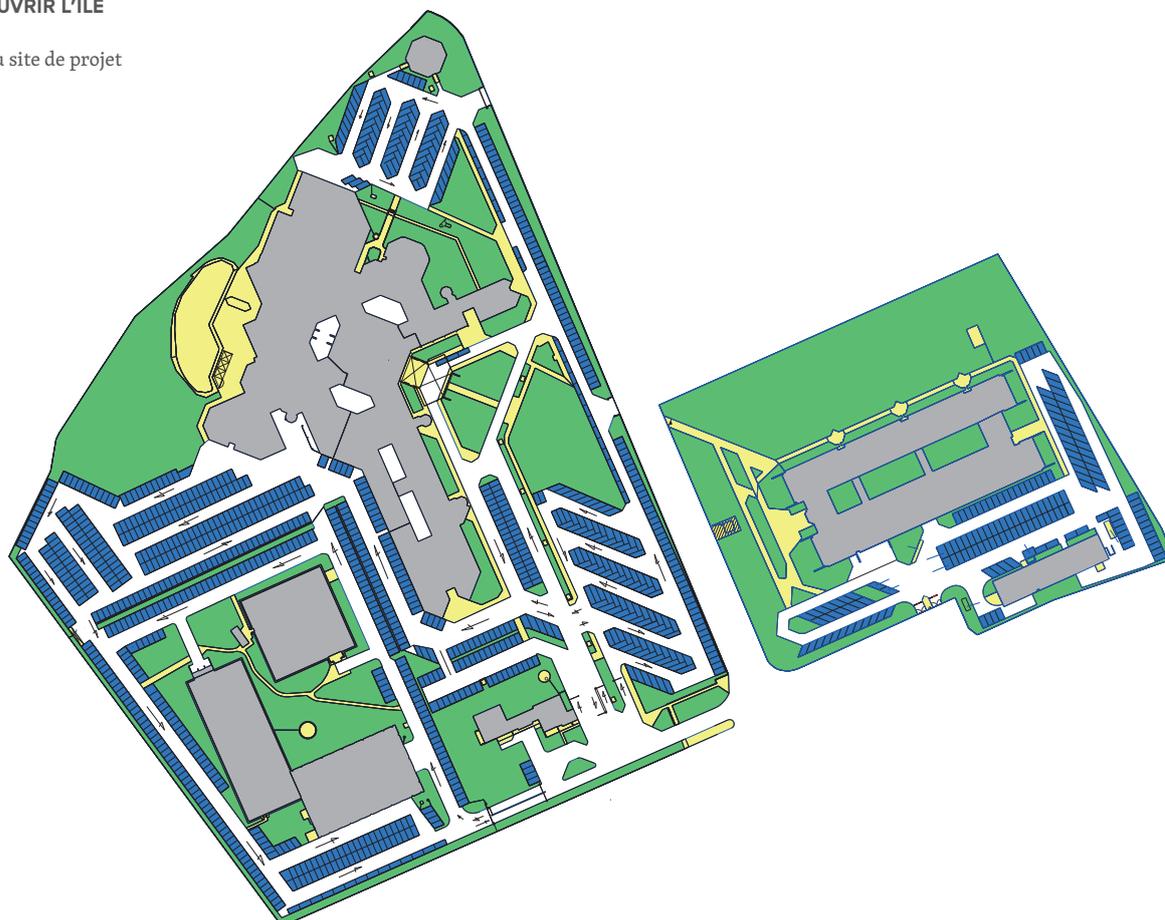
Au regard de sa position, **face à l'aéroport** et de sa **situation centrale** au sein de la zone aéroportuaire le projet devra faire de l'ancien Campus Orange une vitrine de la transformation des quartiers à vocation économique. Il sera le support d'expérimentation pour élaborer un modèle innovant de recyclage urbain et d'évolution des quartiers tertiaires durables.

La transformation de ce site passe par l'évolution des lieux de travail et des lieux de vie pour générer de la valeur économique, sociale et environnementale.

Le contexte du projet associé à la démarche European invite à sortir des schémas traditionnels de fabrication de la ville et à s'interroger sur la transformation du patrimoine existant.

**COMMENT OUVRIR L'ÎLE
TERTIAIRE ?**

Plan masse du site de projet
(©Orange)



QUELS NOUVEAUX USAGES ?

Vue du site Orange depuis l'avenue
de Londres face à l'aéroport



UNE PROGRAMMATION DIVERSIFIÉE ET INNOVANTE : LES PREMIÈRES PISTES

La libération d'une telle emprise tertiaire est l'occasion d'imaginer de nouvelles formes et destinations pour les espaces de travail. Il est attendu que les propositions s'intègrent dans le contexte économique du secteur aéroportuaire et portent une diversification d'usages.

La ville de Blagnac et ses partenaires envisagent une programmation mixte à forte valeur éducative et économique. Il est envisagé la création d'un campus d'enseignement supérieur international destiné à l'enseignement, la formation et la recherche qui tire parti de l'écosystème technologique et de la dimension internationale du secteur aéroportuaire.

La métropole toulousaine est un important pôle dans le domaine de l'enseignement supérieur et souhaite renforcer cette attractivité auprès de différents publics : étudiants, enseignants, chercheurs, acteurs économiques de l'innovation et entreprises. Le site pourra s'intégrer dans cette dynamique en proposant un nouveau lieu d'accueil destiné à des activités d'enseignement, de recherche, de formation, d'hébergements étudiants, de services aux entreprises...

La mixité d'usages questionnera les thèmes de la mutualisation des espaces et de la temporalité des usages (chronotopie). Quelles activités et quels acteurs économiques le site peut-il envisager d'accueillir et dans quelles proportions ? Comment les futurs utilisateurs peuvent-ils cohabiter intelligemment ? Quel est le juste équilibre entre ces différentes activités pour favoriser des synergies à plusieurs échelles ?

En plus de l'aspect programmatique, il est attendu des candidats une réflexion sur le modèle économique afférent à cette transformation.

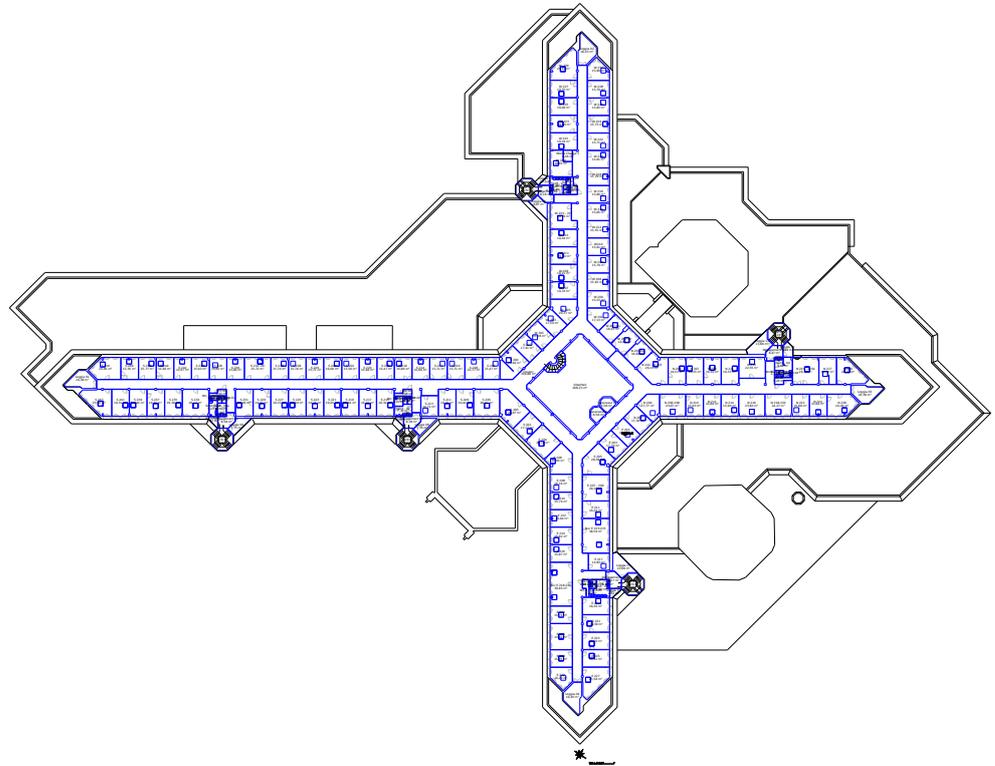
UN EXISTANT À VALORISER POUR SES QUALITÉS PROPRES À COURT, MOYEN ET LONG TERME

Il est attendu une prise de position sur la réutilisation, réhabilitation, déconstruction du bâti en fonction notamment des qualités patrimoniales, constructives et spatiales de chaque bâtiment.

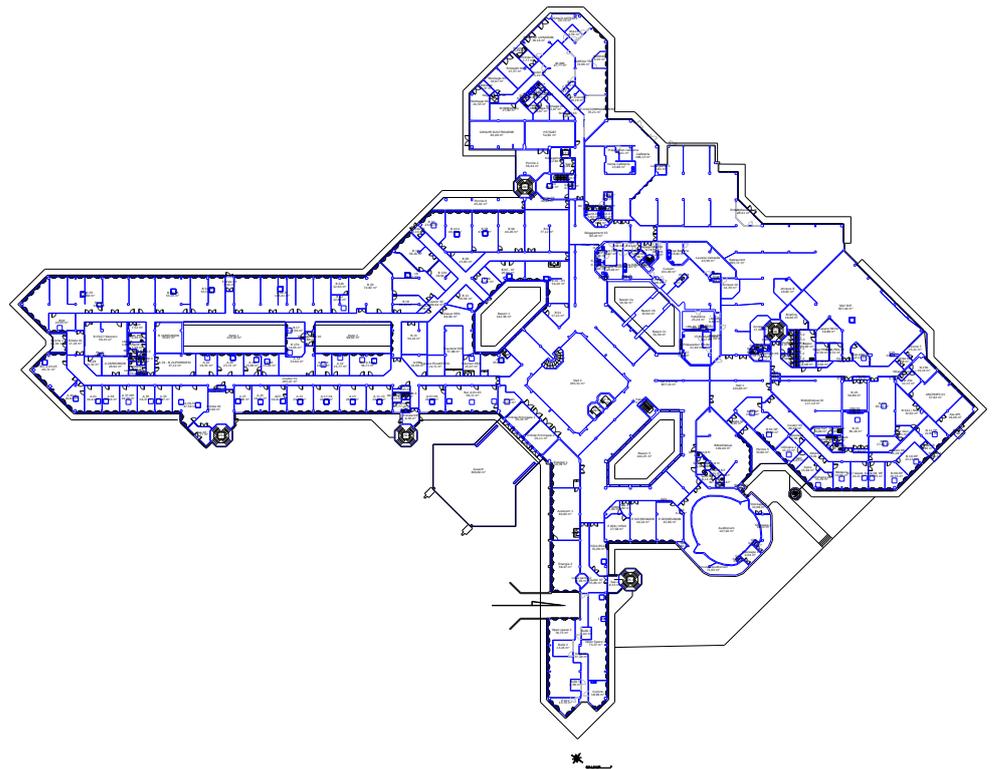
Cette réflexion est à étendre au patrimoine non-bâti et devra intégrer la régénération des sols et la restitution de continuité écologique.

Quel équilibre peut être trouver entre la frugalité dans la transformation du site, la préservation du bâti, régénération des sols et l'intensification de l'usage du foncier et viabilité économique ?

Il est attendu de repenser la transformation dans le temps à la fois en proposant des stratégies pour la réoccupation immédiate du site dès le départ des salariés d'Orange mais également en gardant ouverte l'évolutivité du site et des bâtiments au regard d'un tertiaire en perpétuelle évolution.



PLAN NIVEAU R+2
Bâtiment principal dit "Capitole"
©Orange (FR-BLAGNAC-PS-M4)



PLAN DU BNIVEAU RDC
Bâtiment principal dit "Capitole"
©Orange (FR-BLAGNAC-PS-M4)

SUITES DU CONCOURS ENVISAGÉES

MISSIONS SUSCEPTIBLES D'ÊTRE CONFIÉES AUX ÉQUIPES EUROSPAN

À l'issue du concours, la collectivité – ou l'opérateur agissant en son nom pour la conduite et la maîtrise d'ouvrage d'un projet d'ensemble ou d'études spécifiques – pourront confier aux équipes sélectionnées par le jury Eurospan France une ou plusieurs missions pour approfondir la faisabilité urbaine et architecturale de leurs propositions. Selon les résultats du concours, les évolutions du programme urbain et les modalités de mise en œuvre du projet, ces missions pourront comprendre :

- Études de faisabilité architecturales dans une perspective de préfiguration et d'expérimentation
- Missions de conception et de maîtrise d'œuvre d'espace public et d'aménagement paysager

SUGGESTIONS POUR LA COMPOSITION DES ÉQUIPES

Eurospan France et la collectivité invitent les candidats à composer des équipes pluridisciplinaires associant architectes, paysagistes et urbanistes, en mobilisant autant que possible des compétences complémentaires dans le champ de l'environnement et de l'écologie. Des savoir-faire en termes de programmation et de développement économique sont également attendues. Les équipes sélectionnées pourront être appelées à renforcer leurs compétences pour l'engagement des suites du concours.

LISTES DES DOCUMENTS EN TÉLÉCHARGEMENT

AGGLOMÉRATION - ÉCHELLE TERRITORIALE

FR-BLAGNAC-C-AP1	.jpg	Photo aérienne de l'agglomération
FR-BLAGNAC-C-M1	.dfx+dwg+pdf	Plan parcellaire et bâti
FR-BLAGNAC-C-M2	.jpg	Carte IGN
FR-BLAGNAC-C-M3	.pdf	Cartes Trame Verte et Bleue
FR-BLAGNAC-C-M4	.pdf	Carte biodiversité et paysages
FR-BLAGNAC-C-M5	.jpg	Carte hydrologie Toulouse Métropole
FR-BLAGNAC-C-M6	.pdf	Unité paysagère : territoires aéroportuaires
FR-BLAGNAC-C-M7	.pdf	Carte Cycle Toulouse Métropole
FR-BLAGNAC-C-M8	.jpg	Carte Réseau Express Vélo
FR-BLAGNAC-C-M9	.pdf	Carte Transport Toulouse Métropole
FR-BLAGNAC-C-M10	.pdf	Carte Métro Ligne C en construction

SITE D'ÉTUDE - ÉCHELLE URBAINE

FR-BLAGNAC-SS-AP1	.jpg	Photo aérienne du site de réflexion
FR-BLAGNAC-SS-AP2 à AP7	.jpg	Photos semi-aériennes du site de réflexion
FR-BLAGNAC-SS-AP9	.jpg	Photo semi-aérienne aéroport 1980
FR-BLAGNAC-SS-AP10	.jpg	Photo aérienne 1973
FR-BLAGNAC-SS-AP11	.jpg	Photo aérienne 1988
FR-BLAGNAC-SS-Po	.pdf	Localisation des photographies
FR-BLAGNAC-SS-P1 à P18	.jpg	Photos terrestres du site de réflexion
FR-BLAGNAC-SS-M1	.dfx+dwg+pdf	Plan cadastral du site de réflexion
FR-BLAGNAC-SS-M2	.dfx+dwg	Plan topo du site de réflexion
FR-BLAGNAC-SS-M3	.jpg+pdf	Plan aménagements cyclables
FR-BLAGNAC-SS-M4	.jpg	Carte des vocations économiques

SITE DE PROJET - ÉCHELLE ARCHITECTURALE

FR-BLAGNAC-PS-AP1 à AP3	.jpg	Photos aériennes du site de projet
FR-BLAGNAC-PS-Po	.pdf	Localisation des photographies
FR-BLAGNAC-PS-P1 à P43	.jpg	Photos terrestres du site de projet
FR-BLAGNAC-PS-P44 à P56	.jpg	Photos intérieures
FR-BLAGNAC-PS-M1	.pdf	Plan cadastral
FR-BLAGNAC-PS-M2	.dfx+pdf	Plan du site av. Albert Durand
FR-BLAGNAC-PS-M3	.dfx+pdf	Plan du site rue Escadrille Lafayette
FR-BLAGNAC-PS-M4	.pdf	Plans du bâtiment dit Capitole
FR-BLAGNAC-PS-M5	.dfx+pdf	Plans du bâtiment dit Concorde
FR-BLAGNAC-PS-M6	.pdf	Plans du bâtiment dit Garonne
FR-BLAGNAC-PS-M7	.pdf	Plans du bâtiment dit Ovalie

FR-BLAGNAC-PS-M8	.pdf	Plans du Poste de garde
FR-BLAGNAC-PS-M9	.pdf	Plans du bâtiment technique
FR-BLAGNAC-PS-M10	.dfx+pdf	Plans du bâtiment Violette

ANNEXES AU DOSSIER

FR-BLAGNAC-TA1	.pdf	Dossier OAP Blagnac
----------------	------	---------------------

Archives numérisées de l'architecte Bernard Bachelot :

<https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vtae8c4049ac305814e/daogrp/o/1>

<https://archives.haute-garonne.fr/ark:/44805/vta2487c97addf14242/daogrp/o/1>

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	p.3
LE THÈME : RE-SOURCER	p.5
LA RELATION AU THÈME	p.11
Les enjeux du site au regard du thème	
Les attentes spécifiques de la ville et de ses partenaires	
CONTEXTE	p.19
Blagnac, pôle urbain majeur de la métropole toulousaine	
Blagnac, une ville double	
SITE DE RÉFLEXION	p.25
Le parc aéroportuaire	
Projets connexes en cours	
SITE DE PROJET	p.31
Le campus Orange, un site tertiaire emblématique à reconvertir	
Orientations programmatiques et attentes de propositions d'usages	
Suites du concours envisagées	

E U R
P A O
N ^{FR}

