



Université Toulouse 2-Jean Jaurès

Année universitaire 2020-2021

MÉMOIRE DE MASTER 2 RECHERCHE

D'Histoire de l'art Moderne et Contemporain

Présenté et soutenu par

AURÉLIE GOUAZÉ

VOLUME I : TEXTE

Blagnac 1 et Blagnac 2

Architectures de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Sous la direction de

M. Nicolas MEYNEN

Et

M. Jean-Marc OLIVIER

Sommaire

Table des abréviations	6
Glossaire.....	7
Avant-propos	8
Remerciements.....	9
Introduction	10
Sources imprimées et manuscrites	13
Historiographie	22
I. Prémices et premières installations d'un aéroport toulousain	27
1. Premiers temps de l'aviation à Toulouse de 1900 à 1936.....	27
2. Esquisse d'un premier aéroport au sortir de la Seconde Guerre mondiale - 1946	36
3. Le projet architectural refusé de Jean Valette - 1949.....	46
II. Blagnac 1 : projet, plans, construction et évolution.....	56
1. Le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées.....	56
2. La nécessité de l'extension en réponse à l'augmentation du trafic à la fin des années 1950.....	77
3. Réaménagement de Blagnac 1, deux projets en concurrence - 1967.....	89
III. Blagnac 2 : à 800 mètres, un nouvel aéroport.....	93
1. La fin d'une aérogare, le début d'un nouvel aéroport - 1967-1974.....	93
2. Deux projets concurrents et plusieurs déclinaisons.....	103
3. Toulouse parmi les aéroports du « <i>Jet Age</i> » - 1978.....	112
Conclusion.....	133
Table des matières.....	139

Table des abréviations

CAPQTM : Comité Aéronautique de la Presse Quotidienne Technique de Marseille

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

DBA : Direction des Bases Aériennes

DPLG : Diplômé Par Le Gouvernement

SCGTL : Société Coopérative des Grands Travaux du Languedoc

SDEA : Schéma Directeur de l'Équipement Aéronautique

SLBA : Service Local des Bases Aériennes

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SNCAM : Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi

SNCASE : Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est

STBA : Service Technique des Bases Aériennes

PTT : Poste Télégraphes Téléphones

TWA : Trans World Airlines

Glossaire

Trafic latent : constitué par les passagers susceptibles d'opter prochainement pour l'avion plutôt que de choisir les transports ferroviaires ou de toute autre nature.

Trafic de base : somme du trafic aérien actuel et du trafic latent.

Trafic final : Valeur du trafic à partir du moment où cette valeur est sensiblement constante. Résulte de l'accroissement du trafic de base qui pourra être établi dans une vingtaine d'années.

Trafic moyen journalier : trafic annuel divisé par 365.

Trafic moyen horaire ou trafic fondamental : Diviser le précédent par le nombre d'heure sur lequel il est probablement appelé à se répartir.

Trafic maximum : Trafic qui est susceptible de se manifester dans des circonstances particulières : (fêtes, vacances etc).

Trafic intérieur principal : Susceptible de s'établir entre Toulouse et les principaux centres Français (Paris, Bordeaux, Marseille, Nice, Lyon).

Trafic intérieur secondaire : Trafic entre Toulouse et les principaux chefs-lieux des départements voisins.

Batteries de trafic : groupe d'installations prévues pour la satisfaction des besoins fondamentaux des passagers.

Avant-propos

Ce mémoire de recherche de Master 2 en Histoire de l'art vise à étudier la façon dont la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse a su faire d'un lieu une zone de transit importante. Aujourd'hui, l'aéroport de Toulouse-Blagnac se classe comme sixième aéroport français et quatrième en-dehors de Paris. Malgré les difficultés rencontrées par les collectivités locales à l'initiative de ce projet (Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, la Mairie de Toulouse, et le département de la Haute-Garonne) l'aéroport a vu le jour et s'est adapté avec les années au trafic croissant. Ces deux années de recherches traitent de la première aérogare inaugurée en 1953, son évolution jusqu'aux années 1970 ; et de la deuxième aérogare inaugurée en 1978. L'histoire et les évolutions architecturales de Blagnac 1 et Blagnac 2 sont principalement étudiées, toutefois, d'autres aérogares nationales ou internationales sont proposées à titre comparatif. Les informations obtenues concernant ces comparaisons architecturales restent succinctes ; elles sont moins fournies en détails historiques et architecturaux. Les aérogares sont soumises à l'analyse, car elles sont un concentré de la volonté stylistique des architectes. Elles accueillent passagers, visiteurs, espaces commerciaux et sont un lien entre les hommes et les avions.

Devant la taille importante de la deuxième aérogare (Blagnac 2), l'étude architecturale reste plus globale, l'attention est portée plus généralement sur la volonté des architectes pour ce nouvel aéroport et sa rupture avec Blagnac 1 concernant son fonctionnement, son architecture et les éléments étudiés pour sa conception.

Les analyses architecturales proposées découlent des consultations qui ont pu avoir lieu dans différentes archives. Il est possible que d'autres solutions aient été proposées. Cependant, devant la difficulté d'accessibilité à certaines sources, certaines variantes ne peuvent pas être étudiées. De même, la plus part de rapports présents dans les archives sont signés simplement avec les noms des ingénieurs ou des architectes. Il est possible que certaines prénoms n'aient pas été trouvé.

Remerciements

Je souhaite avant tout remercier mes directeurs de mémoire, M. Nicolas Meynen et M. Jean-Marc Olivier pour leur accompagnement, leur disponibilité, leur bienveillance et leurs conseils.

Je remercie Mme Delphine Bouillier pour sa confiance et pour m'avoir reçue à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. Ses explications, sa disponibilité et sa réactivité ont été très précieuses.

Je remercie M. Pascal Gaste et Mme Sonia Totaro, des archives départementales de Haute-Garonne, pour leur aide.

Je souhaite remercier le Ministère de la Culture pour m'avoir accordé une allocation de formation et de recherche, qui m'a pu m'aider à approfondir les comparaisons avec les aéroports nationaux.

En enfin, je remercie, Rico d'Ascia, Céline Quéric, Natacha Issot, Paul Pringault, Natacha Costa et Perrine Cagnat pour leur relecture, leurs conseils et leur soutien.

Introduction

Toulouse, métropole dynamique, a toujours eu l'ambition d'être reconnue au niveau européen mais aussi mondial. Avec de nombreux efforts, la ville a su s'imposer comme « capitale de l'aéronautique et du spatial¹ », en partie grâce au groupe Airbus, premier site de production industrielle du secteur aéronautique et spatial de France². Cependant, sa situation géographique l'a longtemps tenue à l'écart du développement industriel. Toulouse est éloignée de Paris et semble située au fond d'un « cul-de-sac³ ». Les impulsions de la capitale parisienne arrivent avec du retard, aussi bien dans le domaine économique, culturel ou politique⁴. Néanmoins, pendant la Première Guerre mondiale, l'État délocalise certaines entreprises d'armement à Toulouse⁵, donnant l'occasion à des constructeurs comme Latécoère⁶ et Dewoitine⁷ de faire leurs preuves dans la construction aéronautique.

Différents acteurs engagés comme le Département de la Haute-Garonne, la Mairie de Toulouse et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse s'engagent à donner plus d'envergure à la ville et à contribuer à son développement en affirmant que « le transport aérien est le transport de l'avenir⁸ ». La croissance du trafic aérien stimule les activités commerciales et industrielles de la ville, qui doit veiller à développer ses

1 « Capitale de l'aéronautique et du spatial », *Meetings Toulouse, s.d.*, [en ligne], consulté le 5 août 2020. URL : <https://www.meetings-toulouse.fr/toulouse-capitale-de-l-aeronautique-et-du-spatial>

2 « Les 56 premiers sites de production industrielle du secteur aéronautique, spatial – aéronautique civile de France » , *Industrie explorer*, [en ligne], consulté le 4 août 2020. URL : <https://industrie.usinenouvelle.com/classement/soussecteur-129>

3 Jean ESTEBE, *Toulouse, 1940-1944*, Paris, Perrin, 1996, p. 19

4 *Ibid.*

5 Céline BARRON, *L'aéroport de Toulouse-Blagnac de l'origine à l'inauguration. Projets, difficultés, réalisation*, 1998, p. 15

6 Michel DE LA BURGADE, « Pierre-Georges Latécoère, un grand entrepreneur » , *Histoire Centraliens*, p. 44 , [en ligne], consulté le 19 juin 2021. URL : <http://archives-histoire.centraliens.net/pdfs/revues/rev609.pdf>

7 « Émile Dewoitine » , *Aérothèque*, [en ligne], consulté le 19 juin 2021. URL : <https://www.aerotheque.com/galleries/emile-dewoitine/>

8 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 9 avril 1952, *Rapport de l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

installations aéronautiques au sol (aéroport, pistes d'atterrissage, équipements électroniques, etc.). Ainsi, dès 1945, tout est mis en place pour équiper Toulouse d'installations aéroportuaires correspondant à l'identité de la ville, tout en affirmant « le caractère [...] que possède l'ensemble d'un aéroport⁹ ».

Bien que Toulouse dispose déjà de trois aérodromes (Francazal, Lasbordes et Montaudran), un nouveau site est préféré pour la construction du projet. Entre 1946 et 1949, deux projets architecturaux sont refusés, car trop coûteux ou stylistiquement trop éloignés de l'image que veut donner la ville. En 1949, le trafic commercial français est 20 fois supérieur par rapport à 1939, plaçant ainsi l'aviation commerciale française et britannique au premier rang européen¹⁰. Finalement, en 1953, l'aérogare est inaugurée, fruit de la collaboration entre les architectes de la Chambre de Commerce (Jean Valette et Jean Montier) et les ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le bâtiment respecte un certain nombre de contraintes imposées et s'adapte au mieux à l'augmentation du trafic.

La croissance du nombre de passagers sature rapidement l'aérogare obligeant le maître d'ouvrage (la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse) à réaliser une extension en 1963 et à réaménager l'aérogare en 1967. Les différents aménagements et extensions réalisés permettent d'utiliser l'aérogare jusqu'en 1971. Cependant, il n'est plus possible de l'agrandir¹¹. Un nouveau bâtiment est construit dans le prolongement nord, à 800 m : Blagnac 2. Cette nouvelle aérogare est dessinée par Jean Montier et son fils Robert-Antoine Montier¹². La première pierre est posée par Marcel Cavaillé, Secrétaire d'État aux Transports. Lors de cet événement, le président de la Chambre de Commerce de Toulouse, Claude Duffour, prononce cette allocution :

9 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté de 1950, *Construction de l'aérogare de Toulouse-Blagnac*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

10 « Le transport aérien en France », *Études et conjoncture - Union française/Économie française*, 5^e année, n°3, 1950. p. 96, [en ligne], consulté le 10 mai 2020. URL : www.persee.fr/doc/estat_1149-3720_1950_num_5_3_8515

11 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbal 1971*, Privat, 1972, p. 30

12 Maurice CULOT et Jean-Paul MIDANT, « Toulouse, Campus de Rangueil, Inventaire du patrimoine architectural et paysager », *Styles Architects*, 2011, [en ligne], consulté le 31 août 2020. URL : <https://docplayer.fr/10108497-Inventaire-du-patrimoine-architectural-et-paysager.html>

« Lorsqu'en 1952 furent commencés les travaux de construction de l'Aérogare actuelle, certains pensaient, d'une part qu'elle serait démesurée, d'autre part que seuls les moineaux la fréquenteraient. Par un phénomène curieux de métempsychose, ces moineaux se sont transformés en 700 000 passagers et autant de visiteurs¹³. »

La nouvelle aérogare est inaugurée le 16 juin 1978 et utilisée pour l'aviation civile. Tandis que la première aérogare de 1953 est consacrée depuis 1978 à l'aviation d'affaires, de tourisme et au fret.

Nous proposons à l'étude l'architecture de la première aérogare : Blagnac 1, ainsi que le premier projet de construction de Blagnac 2. L'évolution importante et continue de l'aéroport de Toulouse-Blagnac nous incite à nous demander comment les acteurs locaux ont fait d'un lieu matériel une zone de transit ? Avec l'objectif de mieux cerner la croissance de l'aéroport, nous étudierons dans un premier temps les prémices de la construction de Blagnac 1. Dans deuxième temps, nous porterons notre attention sur le projet architectural adopté par la Chambre de Commerce et sa transformation face à l'évolution du trafic aéronautique. Les études architecturales concernant le projet de construction de Blagnac 2 seront abordées dans un troisième temps. Cette partie questionnera également les influences sur les changements radicaux entre les aérogares de 1950 et celles des années 1970. En effet, au cours de l'élaboration des deux aérogares toulousaines, différents avant-projets ont été proposés reflétant diverses volontés stylistiques. Plusieurs aérogares nationales et internationales ont été étudiées pour l'élaboration des projets, traduisant la volonté de Toulouse de se positionner sur le plan international.

13 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbal 1974*, Privat, 1975, p. 203

Sources imprimées et manuscrites

Procès-verbaux

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1935*, Privat, 1936

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1936*, Privat, 1937

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1945*, Privat, 1947

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1946*, Privat, 1947

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1947*, Privat, 1948

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1948*, Privat, 1949

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1949*, Privat, 1950

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1950*, Privat, 1951

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1951*, Privat, 1952

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1952*, Privat, 1953

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1959*, Privat, 1960

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1960*, Privat, 1961

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1961*, Privat, *s.d.*.

Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1962*, Privat, *s.d.*.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1970*, Centre d'étude et d'édition patronales, 1971

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1971*, Centre d'étude et d'édition patronales, 1972

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1972*, Centre d'étude et d'édition patronales, 1973

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances*,
année 1973, Centre d'étude et d'édition patronales, 1974

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances*,
année 1974, Centre d'étude et d'édition patronales, 1975

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances*,
année 1975, Centre d'étude et d'édition patronales, 1976

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances*,
année 1976, Centre d'étude et d'édition patronales, 1977

Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances*,
année 1977, Centre d'étude et d'édition patronales, 1978

Archives

Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

N° 368/2

- 1949 : Étude de trafic, élément du programme, conception et programme
aérogare

N° 368/3

- Mai 1949 : Aérogare définitive, conception programme, réalisation ; rapports
des ingénieurs, annexes, dessins

N° 170/1

- 1949 : 3 devis et propositions : Entreprise Fonquernie et René Marion
- Construction aérogare, devis, Valette et Champsaur
- Schéma implantation, Champsaur et Olivier

N° 368/1

- 1947 : lettre de Champsaur : établissement plans équipement aéronautique
- Rapport de Champsaur : prévision trafic, nombre de piste, topographie, plan masse
- Rapport : Trouée d'envol, orientation des pistes
- Rapport de Champsaur : problématique aérogare

N° 368/17

- Dessin façade aérogare (*s.d.*)
- Dessin première tranche aérogare (*s.d.*)
- 1949 : perspective de Valette et note explicative de Champsaur
- 1949 : coupe transversale et façade côté ville, coupe longitudinale et façade côté piste, plan du sous-sol, plan du rez-de-chaussée
- 1950 : aérogare programme normal : série de plans dressés par les architectes Valette et Montier présentés par Champsaur : plan du rez-de-chaussées, premier étage, deuxième étage, sous-sol, façade côté ville, façade côté piste, façades latérales, coupes transversales

N° 368/18

- 1946-1956 : Plans des installations avant concession
- 1946 1947 : Plans installations existantes
- 1947 : Plan aérogare
- 1948-1949 : Avant-projet plan masse aéroport
- 1949 : Schéma implantation et aérogare définitive

- 1956 : Plans de Montier : Avant-projet bloc technique

N° 377/1

- 1959-1961 : Échange avec les Ponts et Chaussées : courrier ministériel sur l'approbation du projet, liste des entreprises à consulter, planning des travaux, autorisations d'emprunt
- Dossier de marché de la Société Coopérative des grands travaux du Languedoc

N° 379/1

- 1965 : Revue travaux consacrée à l'aéroport de Toulouse-Blagnac : historique, description, bâtiment, travaux en cours

N° 380/1

- 1967 : Modification de l'aérogare, étude janvier 1967
- Plans : Solution Service Local des Bases Aériennes (SLBA)
- Plans : Solution Air France

N° 478/1

- 1953 : Dossier de presse : Inauguration
- Lettre de Champsaur : Demande d'invitation à l'inauguration

N° 411/11

- 1949 : Dossier de Valette : Projet construction aéroport
- Programme normal et réduit, lettre de Valette:matériaux envisagés
- Devis dressés par Valette et description des matériaux
- Devis aérogare provisoire

N° 417/1

- 1953 : proposition ameublement
- Lettre collaboration entre les Ponts et Chaussées et les architectes

- 1950 : lettre de Champsaur : description architecture, explication de la réduction du programme
- 1951 : lettre de Champsaur : Explication retard travaux aérogare
- 1952 : lettre de Champsaur : chronologie des travaux de l'aérogare

N°434/3

- 1974 : liste des plans : Signalisation RDC ; façade côté ville ; coupe transversale 2 ; coupe transversale 1 ; coupe longitudinale ; premier étage ; RDC, niveau arrivées

N°533/8

- 1972 : Correspondance septembre/octobre Blagnac 2
- 1972 : Avant-projet

N°533/1

- 1970 : Solution du SBA, étude A, B, C

N°533/4

- 1972 : Conception et projet, rapport de présentation variantes

Archives départementales des Alpes-Maritimes

N°58W111

- Voies d'accès aéroport et dossier photographique

N°598W17

- 1953 : Étude du bord de mer
- Photographies aériennes aérogare et pistes

N°616W302

- 1941-1944 : Nice aéroport, notes pour l'aménagement

N°1832W12

- 1952 : correspondance entre le Ministre des Travaux Publics et les ingénieurs des Bases Aériennes, programme de plan masse, plan du bloc technique, installations techniques

N°2074W98

- 1949-1956 : Correspondance avec aéroports de Paris
- Brochure aéroport de Genève
- Notes sur l'aéroport de Bordeaux

N°2074W110

- Notes de service

N°2074W1

- 1940-1950 : plan masse des installations sur calque

Archives départementales de Haute-Garonne

N°5185W1-4

- 1969-1979 : Contrôle exercé sur la Chambre de Commerce et l'aéroport de Toulouse-Blagnac : budget, comptes et rapports annuels

N°8092W954, Dossier A

- 1973 : liste des plans : plan de masse général ; plan du sous-sol ; plan du RDC – arrivée, plan du 1er étage – départ ; plans R+2 et R+, restaurant, bureaux ; plan de toiture ; façade côté ville ; façade côté piste ; coupes ; schémas des possibilités de trafic international ; étude des sols ; propositions techniques ; estimation sommaire
- 1974 : liste des plans : façade nord ; coupe 3 ; façade côté pistes ; façade sud ; plan de masse ; coupe de détail 4 ; RDC, niveau arrivée, organigramme ; R+1, niveau départ, organigramme ; R+2 ; R+3 ; R-1 ; R-1, organigramme ; R+3, organigramme ; R+2, organigramme ; plan de situation ; terrasse ; détails accueil RDC ; détails salon d'honneur RDC ; revêtements muraux

R+1 ; détails commerces ; revêtements muraux RDC ; revêtements muraux
R+2 ; revêtements muraux R+3 ; signalisation R+1 ; signalisation RDC

N°8092W986

- 1974 : Plans architecture : lot sanitaire, réseau incendie, électricité
- Implantation des escaliers mécaniques batterie B, projet équipement
- Implantation des tapis des bagages, arrivées

N°8092W990

- 1974 : étude de la sonorisation des locaux

N°8092W1218

- 1989 : liste des plans : façades intérieures ; façades côté ville, piste et pignon ; niveau +4.60, départ ; niveau +1.55, intermédiaire ; niveau 0, arrivée ; niveau sous-sol ; plan de masse

Archives communales de Mérignac

N°47W8

- Dossier photographique de l'aéroport

Archives départementales du Rhône

N°14Fi1 et 14Fi2

- Dossier photographique, société d'exploitation de la photographie aérienne
Roger Henrard

N°104W902

- 1920-1930 : Préfecture du Rhône – Service de la préfecture : plan des parcelles

N°694W538

- 1918-1939 : Service préfecture, acquisition de terrains

N°4535W17-18

- 1957 : Aérodrome de Lyon Bron et aérogare, plans

N°4535W26

- 1960-1962 : Travaux des bases aériennes, équipes spécialisées, comptes rendus d'exécution des travaux réalisés sur les aérodromes, plans

Archives départementales de Gironde

N°21J54

- 1956 : Plans aéroports Bordeaux

Historiographie

L'aéroport de Toulouse-Blagnac n'a jamais fait l'objet d'une étude dédiée à son architecture. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse à l'origine du projet de construction, conserve les documents de la première aérogare (1953) et de la seconde (1974). L'aéroport de Toulouse-Blagnac dispose de nombreuses archives concernant Blagnac 2 (1972). Certains documents figurent également aux archives départementales de la Haute-Garonne. Ces nombreuses archives disponibles ont été un élément clé pour mener à bien les études architecturales des aérogares.

La consultation d'ouvrages généraux portant sur les références historiques a permis une approche plus globale du sujet. D'autres sources par ailleurs mobilisées sur l'histoire de l'aviation et l'histoire de Toulouse ont été nécessaires. Ces dernières permettent également de cerner le sujet et ses enjeux dans leur ensemble.

L'histoire de l'aéronautique en France est étudiée pour la première fois en 1930 par Charles Dollfus, aéronaute et historien français ; ancien conservateur du Musée de l'aéronautique de Meudon et Henri Bouché auteur de plusieurs livres concernant l'aviation : *L'économie du transport aérien en Europe* (1933), *L'armée aérienne et l'organisation politique du monde* (1946)¹⁴. Conjointement, ils publient *Histoire de l'aéronautique*¹⁵. Les deux auteurs ont la volonté, par ailleurs, de transmettre et documenter les événements dans le milieu de l'aéronautique et les grands noms de l'aviation.

Publié pour la première fois en 1966, l'ouvrage : *Toulouse, Terre d'envol*¹⁶, associe l'histoire de l'aéronautique à la région toulousaine. Georges Jorré, géographe, rassemble la documentation nécessaire à l'élaboration du livre. Cependant, c'est

14 « Henry Bouché (1893-1970) », *BNF Data*, [en ligne], consulté le 11 juin 2021. URL : https://data.bnf.fr/fr/10886043/henri_bouche/

15 Henri BOUCHÉ, Charles DOLLFUS, *Histoire de l'aéronautique*, Paris, L'illustration, 1932

16 Georges BACCABERE, Georges JORRE, *Toulouse terre d'envol*, Toulouse, Privat, 1966

Georges Bacrabère, historien et archéologue, qui l'écrit. Au début des années 1960, Paris veut répartir les activités nationales. Toulouse est choisie pour devenir une des huit métropoles d'équilibre du pays ; la ville est amenée à jouer un rôle important dans l'aménagement du territoire. Débute alors la construction de l'image innovante de la capitale régionale, grâce son essor industriel et aux activités aéronautiques et spatiales. L'État reconsidère son territoire en répartissant les activités et leurs fruits dans les différentes métropoles de France¹⁷.

Bacrabère et Jorré profitent de la mise en lumière de Toulouse – devenant capitale régionale et concentrant la majorité de l'emploi – pour relater son histoire aéronautique, en commençant par les pionniers de l'aviation toulousaine¹⁸. Les difficultés entraînées par la situation géographique de la ville et la façon dont elle a su transformer ses faiblesses en atouts, tout en écartant ses concurrents (Bordeaux, Marseille) sont présentés dans l'ouvrage. De multiples indications sont données, non seulement historiques, mais aussi concernant les avions construits¹⁹, les premiers vols, les lignes vers d'autres pays, et les enjeux économiques. Ces éléments sont utiles pour cerner le contexte dans lequel évolue le secteur de l'aéronautique. Toutefois, Bacrabère et Jorré mentionnent peu les autres villes françaises ; Toulouse est également présentée sous un jour très favorable concernant l'aéronautique. La situation de Toulouse au début du XX^e siècle a été réactualisée par d'autres historiens et chercheurs²⁰.

Jean-Marc Olivier et Rémi Pech établissent une chronologie de Toulouse depuis la période médiévale jusqu'aux années de l'aéronautique. *Histoire de Toulouse et de la métropole*, propose de remettre en perspective les faits marquants et de les situer d'un point de vue national. Ainsi, les différents facteurs historiques et politiques sont entremêlés permettant une vision globale. Cette approche chronologique permet également de bien comprendre que chaque événement et évolution de la ville découlent de son histoire²¹. Les éléments présentés par les deux auteurs sont riches et

17 Jean-Marc OLIVIER, Rémy PECH, *Histoire de Toulouse et de la métropole*, Toulouse, Privat, 2019, p. 654

18 Georges BACCABERE, Georges JORRE, p. 13

19 *Ibid.*, p. 71

20 Jean-Marc OLIVIER, Rémy PECH, *Op. cit.*

21 Jean-Marc OLIVIER, Rémy PECH, *Op. cit.*, p. 654

intéressants d'un point de vu historique et apportent beaucoup précision sur l'évolution de Toulouse comme capitale aéronautique²². Néanmoins, l'aéroport n'est pas abordé.

D'autres auteurs s'intéressent aux aéroports, mais dans leur globalité. Marc Augé, ethnologue et anthropologue, aborde les aéroports comme un « non-lieu »²³. Il ne propose pas d'étudier un aéroport de façon spécifique, mais plutôt leur fonction. Cette étude, faite suite aux constructions modernes à grandes échelles (centres commerciaux, aéroports, grands ensembles, gares, aires d'autoroute, etc.) construites en Europe dans les années 1960 ; entraînant des comportements ou utilisations déviants selon l'auteur. Augé analyse les mobilités et les flux de circulations ; il questionne ces espaces, ces architectures d'une façon anthropologique/sociologique entraînant une perception différente de ces lieux.

Alain Thierstein, chercheur dans le domaine du développement urbain, étudie les aéroports comme des espaces économiques de première importance²⁴. Plusieurs sites aéroportuaires internationaux sont présentés afin de montrer leur adaptation à la ville les entourant. La nouvelle volonté de « l'Artchitecture » (alliance d'art et architecture), afin de rendre l'aéroport plus rassurant, plus humain est étudiée. Un effort est fait pour moins correspondre aux « non-lieux » décrits par Marc Augé. Ces problématiques sont questionnées par certains aéroports depuis les années 1960 d'après Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger²⁵. Les travaux de ces chercheuses questionnent une nouvelle urbanité. Les deux auteures abordent l'évolution et le grand développement de l'aviation ; reviennent sur les périodes expérimentales, les

22 Jean-Marc OLIVIER, Rémy PECH, *Op. cit.*, p. 660

23 Marc AUGÉ, *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Édition du Seuil, 1992

24 Alain THIERSTEIN, Sven CONVENTZ, Jean-Louis BOISSIER, Andrea URLBERGER, Christophe LUCCHESI, *Habiter Les Aéroports : Paradoxes D'une Nouvelle Urbanité*, Genève, MétisPresses, 2012

25 Nathalie ROSEAU, Marie THÉBAUD SORGER, Gérone, *L'emprise du vol, De l'invention à la massification d'une culture moderne*, MétisPresses, 2013

nouveaux usages, réglementations qu'entraînent les avions. Dans cet ouvrage, l'architecture des aéroports, leur évolution en fonction des appareils sont étudiées. Les aéroports cités sont à Paris ou aux États-Unis. Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger documentent également les éléments qui ont influencé l'architecture des aéroports.

En 2018, Frédéric Beniada publie l'ouvrage *Paris-Orly : 100 ans*²⁶. L'auteur retrace les débuts de l'aéroport, son évolution au cours de l'histoire et les futures extensions envisagées. Frédéric Beniada aborde également les péripéties affrontées par l'aéroport : la guerre, les mutations du développement de l'aviation civile, l'arrivée des grandes compagnies aériennes, les problématiques environnementales, les liaisons internationales, les enjeux locaux et la volonté de renouvellement constante.

La même année paraît *Aéroport Charles-de-Gaulle*, écrit par Julien Scavini²⁷. De la même façon, l'auteur retrace les nombreuses épreuves auxquelles l'aéroport a fait face et les challenges qui l'attendent. Les ouvrages de Beniada et Scavini sont spécifiques à un aéroport. La structure et son fonctionnement sont abordés dans leur intégralité. Peu de comparaisons sont faites avec d'autres aéroports, cependant les différentes étapes architecturales par lesquelles sont passées ces aéroports sont mentionnées. Ce qui reste très intéressant afin de situer l'architecture de l'aéroport toulousain par rapport à celles de la capitale.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac fait l'objet d'une étude parue en 2009²⁸. Dans cet ouvrage, le fonctionnement de l'aéroport (pistes, bagages, etc.) est largement abordé, de même que les compagnies aériennes. Une partie est consacrée à l'architecture des nouveaux terminaux. Les anciennes installations (Blagnac 1 – 1953 et Blagnac 2 – 1974) sont très peu documentées. L'architecture n'est pas mise en avant en comparaison avec les nouveaux projets de 1990 et 2002.

²⁶ Frédéric BENIADA, *Paris-Orly, 100 ans*, Paris, De la Martinière, 2018, 192 p.

²⁷ Julien SCAVINI, *Aéroport Charles-de-Gaulle*, Paris, ETAI, 2018

²⁸ Aéroport Toulouse-Blagnac (Service de communication institutionnel), *Depuis toujours un ciel d'avance*, Air Edition, 2009

Les ouvrages sur les aéroports sont récents, les anniversaires centenaires sont l'occasion de faire un point historique sur ce que ces bâtiments ont traversé. Leur évolution est impressionnante. Les publications évoluent en fonction de l'adaptation de l'aéroport dans le temps. Les auteurs font le constat d'une nouvelle volonté, plus tournée vers l'humain et peut être moins vers les l'avion. Une grande partie des ouvrages est consacrée à l'histoire de l'aviation, internationale ou française. Au fil des recherches, l'architecture de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est peu mentionnée pour Blagnac 2 et inexistante pour Blagnac 1. La majorité de la recherche dans les ouvrages consultés est tournée vers l'aviation avec parfois la situation des autres pays. Certains abordent l'architecture des aéroports, dans ce cas-ci sont cités les grands sites aéroportuaires, Toulouse n'est jamais mentionnée. D'autres auteurs comme Marc Augé abordent les aéroports sous le prisme de la sociologie et de l'anthropologie faisant naître de nouveaux questionnements sur les flux et les circulations qui peuvent se poser dans un aéroport comme celui de Toulouse-Blagnac.

I. Prémices et premières installations d'un aéroport toulousain

1. Premiers temps de l'aviation à Toulouse de 1900 à 1936

A. La volonté d'un aéroport

Toulouse est longtemps restée à l'écart du développement industriel²⁹. Début 1800, la population augmente faiblement et reste inférieure à la moyenne nationale³⁰. Toulouse est une ville d'artisanat avec de petites industries³¹. Le massif central, barrière naturelle, pénalise également la ville, par conséquent reliée moins facilement à Paris ; à l'inverse d'autres grandes villes françaises comme Marseille et Bordeaux³². Néanmoins, dans l'ouvrage *Toulouse, Terre d'envol*, les auteurs soutiennent que la ville a de bonnes voies de communication terrestre³³.

La première concession de ligne de chemin de fer date du 26 février 1826 ; la ligne relie Saint-Étienne à Andrézieux³⁴. En 1830, Saint-Étienne est reliée à Lyon. L'année 1837, la ligne Paris – Saint-Germain-en-laye est inaugurée, elle est conçue uniquement pour les voyageurs. Bordeaux est reliée à La Teste (proche d'Arcachon) le 15 décembre 1837. Les lignes de Montpellier – Sète et Nîmes – Beaucaire sont

29 Céline BARRON, *L'aéroport de Toulouse-Blagnac de l'origine à l'inauguration. Projets, difficultés, réalisation*, 1998, p. 22

30 Philippe WOLF, *Histoire de Toulouse*, coll. Univers de la France et des pays francophones, Toulouse, Privat, 1974, p. 446

31 *Ibid.*, p. 454

32 Céline BARRON, *op. cit.*, p. 15

33 Georges BACCRABERE, Georges JORRE, *Toulouse terre d'envol*, Toulouse, Privat, 1966, p. 12

34 Guy NUMA, *Revue d'économie industrielle*, « Théorie de l'agence et concessions de chemins de fer français au 19^è m^e siècle », n°125, 2009, [En ligne], consulté le : 25 juillet 2020. URL : <https://urlz.fr/dttI>

inaugurées en 1839, puis Strasbourg-Ville – Saint-Louis en 1842 et bien d'autres villes entre temps, jusqu'à Toulouse en 1856 (gare Matabiau)³⁵. L'arrivée du chemin de fer est trop tardive pour que la ville en tire réellement parti³⁶.

Dès 1913, Toulouse fait connaissance avec l'aviation sur le terrain militaire du Polygone d'Artillerie (emplacement de la cartoucherie à Empalot/Île du Ramier) où les performances des avions du moment sont alors présentées au public. En 1914, il y a une multiplication de l'industrie aéronautique en France, une vingtaine de constructeurs sont présents, parmi eux : Louis Blériot, Henri et Maurice Farman, ainsi que Louis Breguet. La Première Guerre mondiale prouve non seulement l'efficacité des avions, des pilotes, mais aussi de la production³⁷, l'État en profite d'ailleurs pour délocaliser certaines entreprises d'armement à Toulouse. Lors d'une commission interministérielle en 1917 présidée par le baron d'Aubigny, président de la commission et député à l'Assemblée nationale, ce dernier déclare : « L'aviation avant-guerre était un sport. L'aviation pendant la guerre aura été une arme. L'aviation après la guerre sera une industrie de transport³⁸. »

C'est dans ce contexte, que Pierre-Georges Latécoère transforme en 1917 sa fabrique de wagons à Montaudran en usine d'assemblage d'avions d'observation Salmson. Des appareils sommaires qui, les hostilités terminées, ouvrent la voie à la plus extravagante aventure : relier par les airs Toulouse à l'Amérique du Sud via le Sénégal, afin d'assurer une liaison postale régulière. Le périple est de 12 000 km alors que le Salmson et son successeur, le Bréguet 14 peuvent tenir 400 km sans ravitaillement³⁹. Ces difficultés coûtent la vie à 120 pilotes et mécaniciens ; donne

35 Joseph HOURS, « L'histoire des chemins de fer français et ses enseignements géographiques », *Bulletin de la Société de géographie de Lyon et de la région lyonnaise*, vol. 24, n°2, 1949, p. 129, [En ligne], consulté le 03 août 2020. URL : https://www.persee.fr/doc/geoca_1164-6284_1949_num_24_2_5313

36 Denise PUMAIN, Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX^e siècle, *Annales de Géographie*, n°507, 1982, p. 536, [En ligne], consulté le 22 juillet 2020. URL : www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1982_num_91_507_20140

37 Céline BARRON, *op. cit.*, p. 15

38 David BERTHOUT, « 1919-2019 : 100 ans d'aviation civile et commerciale en France », *Nacelles*, Conception aéronautique : une transformation digitale à bas bruit (années 1960- 2010), [En ligne], consulté le 27 août 2020. URL : <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=764>.

39 « Envol », *La Dépêche*, 1945-1975, Ces années-là, Février 2007, p. 3

l'idée à Latécoère de construire ses propres avions et à l'un de ses plus brillants ingénieurs, Dewoitine, d'en faire autant par la suite⁴⁰. Ces périodes expérimentales ont permis de stimuler les inventeurs, les ingénieurs et les entrepreneurs, mais aussi de soulever de nouvelles questions politiques, administratives⁴¹.

En 1918, le constructeur Émile Dewoitine démarre des recherches sur l'aérodynamisme des avions⁴². Pierre-Georges Latécoère imagine une ligne aérienne destinée au fret et au courrier reliant la France, l'Espagne, le Sénégal et le Maroc (*cf* vol. II, fig. 1). C'est le début des Lignes Aériennes Latécoère. L'entrepreneur fait le choix de s'installer à Toulouse, plus précisément à Montaudran⁴³. Deux ans plus tard, son idée d'une ligne aérienne transatlantique voit le jour, il envisage également la construction d'hydravions de gros tonnage⁴⁴. Cependant, le constructeur rencontre plus de problèmes que les autres compagnies. Les lignes que Latécoère veut mettre en place sont plus longues. L'Espagne y voit ainsi un moyen de faciliter la fraude, la contrebande, et même l'espionnage⁴⁵. La propagande anti-français est attisée par l'Allemagne et l'Angleterre qui mettent en place différentes manœuvres afin de gêner les pilotes. Toutes les décisions sont repoussées à “demain et après demain” il y a aussi des brimades, l'interdiction de stocker dans les aérodromes espagnols des pièces détachées destinées aux réparations courantes ; les réparations doivent s'effectuer en vol. De même, des visites de douanes exagérées sont mises en place, des pilotes sont placés sous surveillance et du matériel est confisqué⁴⁶. Latécoère rencontre également des difficultés sur le territoire américain ; il faut aménager des terrains d'atterrissage de secours qui permettent au pilote de poser l'appareil en cas de problème ou de panne. Cependant, la forêt est très épaisse et déboiser coûte

40 *Ibid.*

41 Nathalie ROSEAU, Marie THÉBAUD-SORGER, *L'emprise du vol, de l'invention à la massification d'une culture moderne*, Gérone, Métis Presses, 2013, p. 12

42 Catherine COMPAIN-GAJAC, « L'aérogare de Toulouse-Blagnac, un siècle d'architecture », *Midi-Pyrénées Patrimoine*, Novembre 2010, p. 66

43 Ingénieur du service des bases aériennes de la Haute-Garonne, « Aménagement de l'Aérodrome Toulouse-Blagnac et de l'Aérogare Blagnac 1 », *Revue Travaux*, 1965, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 379/1

44 Jean ESTEBE, *Toulouse, 1940-1944*, Paris, Perrin 1996, p. 20

45 Georges BACCRABERE, Georges JORRE, *op. cit.*, p. 55

46 *Ibid.*, p. 56

beaucoup d'argent⁴⁷. La superficie d'un terrain de secours peut être comprise entre 50 et 75 ha pour les terrains de tourisme et de secours, contre 100 à 150 ha pour les terrains destinés à un trafic commercial⁴⁸. Malgré ces obstacles, le vol inaugural a lieu le 25 décembre 1918, avec un Salmson 2A2 à destination de Barcelone, puis Toulouse relie l'Afrique occidentale et l'Amérique du Sud.

À Montaudran, les premières installations sont rudimentaires, les passagers sont accueillis dans une baraque en bois. Quelques éléments sont ajoutés au fur et à mesure pour le confort des passagers (cheminée, fenêtres, briques au sol pour éviter l'humidité⁴⁹). En 1919, le transport de passagers se développe. Par exemple, la ligne Toulouse – Rabat, assurée par la compagnie Latécoère transporte cette année-là trente trois personnes (sans aucun accident)⁵⁰. D'autres industriels comme Breguet, Blériot, Farman et Renault souhaitent transporter également des passagers ; ainsi, ils fondent la Compagnie des Messageries Aérienne en 1919. Le prestige international qui peut être tiré de cette compagnie pousse l'État à subventionner ce programme tout au long des années 1920⁵¹. En 1921, le transport de passagers devient plus régulier, cependant les bénéfices restent minces face aux moyens employés⁵². S'il est admis que le transport aérien se développe de façon croissante, les infrastructures au sol (ports aériens, postes météorologiques, phares) sont moins nombreuses quel que soit le pays. Les appareils qui volent en 1919 sont quasiment tous des engins de guerre, certains sont modifiés pour une exploitation commerciale⁵³. Certains ne croient pas en l'aviation commerciale, c'est le cas de Marcel Bouilloux-Lafont, à l'origine du rachat de la ligne postale Toulouse - Saint-Louis-du-Sénégal : « Si l'aviation semble une industrie pleine de promesses, dont le poids se fera de plus en plus sentir, elle n'arrivera pas à exercer une influence aussi grande que les chemins de fer ou

47 *Ibid.*, p. 57

48 Robert ESPEROU, « Les aérodromes français des origines à 1975 », *Anciens Aérodromes*, 2010, p. 11, [En ligne], consulté le 30 juin 2020. URL : <https://www.anciens-aerodromes.com/?p=45306>

49 Georges BACCABERE, Georges JORRE, *op. cit.*, p. 72

50 Louis HIRSCHAUDER et Charles DOLLFUS, *L'année aéronautique*, Catalogue BNF Gallica, Paris, 1919, p. 139, [En ligne], consulté le: 11 juin 2020. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553380s/f65.item>

51 Michel-Philippe THIBAUT, Anaïs LECLERC, *Air France, L'art du voyage*, Gallimard, 2008, p. 14

52 *Ibid.*, p. 11

53 Louis HIRSCHAUDER et Charles DOLLFUS, *op. cit.*, p. 155

l'automobile⁵⁴ ».

En 1923, l'aérodrome de Franczal est officiellement inauguré⁵⁵. La structure est subventionnée par la Chambre de Commerce et la ligne Toulouse – Perpignan est mise en place. Le site a pour ambition d'être à la fois civil et militaire. Il accueille la société Constructions aéronautiques Émile Dewoitine, fondée à Toulouse en 1920⁵⁶. La volonté de bénéficier d'installations aéronautiques se précise dans plusieurs grandes villes de France. En 1926, le Comité Aéronautique de la Presse Quotidienne Technique de Marseille est créé. Ses membres souhaitent que la ville de Marseille bénéficie d'un port aérien conforme à l'importance du port maritime⁵⁷. L'année 1927, le service de navigation aérienne de Bordeaux déclare vouloir devenir un important réseau aérien, il crée alors plusieurs lignes⁵⁸. La France fait figure d'exception en laissant proliférer les petites compagnies spécialisées sur certaines régions du monde ; la plupart des autres pays optent pour une compagnie nationale : KLM, Pays-Bas (1919) ; l'*Imperial Airways*, Grande-Bretagne (1924) ; *Lufthansa*, Allemagne (1926)⁵⁹.

En 1928, on peut emmener en avion quatre personnes avec un opérateur radio. Le 14 septembre de cette même année, le Ministère de l'Air est créé par décret, le premier représentant est l'avocat Laurent Eynac, mobilisé pendant la Première Guerre mondiale dans l'aviation. Pierre Cot, alors Ministre de l'Air en 1933 décide la fusion des quatre principales compagnies françaises (Air Orient, Air Union, la CIDNA, les lignes Farman) et ajoute les actifs de l'Aéropostale ; Air France voit ainsi le jour⁶⁰. Son premier logo (*cf* vol. II, fig. 2) reprend l'emblème d'Air Orient associant la tête de Pégase avec la queue du dragon d'Annam ; image du symbole de la relation entre

54 Michel-Philippe THIBAUT, Anaïs LECLERC, *Op. cit.*, p. 15

55 Jean-Pierre SALSENACH, Emile Dewoitine et Franczal, *Aérothèque*, [En ligne], consulté le 4 juin 2021. URL : <https://www.aerotheque.com/galleries/emile-dewoitine-et-franczal/>

56 « Emile Dewoitine, Créateur des usines de Toulouse », *Aérothèque*, *s.d.*, [En ligne], consulté le 4 juin 2021. URL : <https://www.aerotheque.com/galleries/emile-dewoitine/>,

57 Henry CONAN, « L'aéroport de Marseille à Marignane ou au Prado ? », *Mémoires de l'hydravion*, 2011, p. 6

58 Georges BACCABERE, Georges JORRE, *op. cit.*, p. 90

59 Michel-Philippe THIBAUT, Anaïs LECLERC, *Op. cit.*, p. 16

60 *Ibid.*, p. 16-17-18

l'Extrême-Orient et l'Europe.

Fin 1945, le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale est fondé et signe la suppression du Ministère de l'Air en 1947⁶¹. Le Ministère est chargé de :

« L'organisation et de l'administration des forces aériennes [...], de l'étude et du contrôle des matériels aériens, de l'installation et de l'exploitation des routes et des ports aériens, de l'organisation et du contrôle des transports aériens publics, des services météorologique et de transmission, du développement et de la surveillance de la navigation aérienne privée, de la législation aérienne et des accords internationaux.⁶² »

Face à la multiplication des liaisons, la Chambre de Commerce de Toulouse a le projet d'aménager une partie commerciale à l'aérodrome de Francazal. Le Ministère de l'Air invite d'ailleurs les Chambres de Commerce à participer à la création et à l'aménagement des ports aériens. La loi du 20 juin 1933 les autorise à fonder et à administrer les aérodromes. La création d'un aéroport civil et commercial demeure important aux yeux de trois collectivités : la ville de Toulouse, la Chambre de Commerce et le Conseil général, qui se chargent de trouver un accord et de proposer à l'État de financer le projet à hauteur de 50%⁶³. La gestion de l'aéroport restant à la charge de la Chambre de Commerce. Ce projet est aussi le moyen de conserver la tête de ligne reliant la France à l'Espagne, au Maroc, à l'Afrique Occidentale et à l'Amérique du Sud⁶⁴. Puisque les aérodromes déjà construits sont destinés à d'autres services, la Chambre de Commerce de Toulouse envisage de trouver un autre site. Mais certains s'y opposent. C'est le cas du commandant Barrier, chargé de l'aéroport civil de Francazal, qui précise dans son rapport du 15 janvier 1936 que l'aérodrome de Francazal est assez grand pour recevoir des installations commerciales, qu'il suffit d'étendre la partie civile. Il soutient également que la présence des militaires ne gêne pas l'aviation civile. Barrier pense que créer un nouvel aéroport serait une dépense

61 « L'origine de l'administration de l'aviation civile », Les archives historiques de la DGAC, *Direction Générale de l'Aviation Civile*, 2009, p. 3

62 *Ibid.*, p. 3

63 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 9 avril 1952, *Rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

64 Céline BARRON, *op. cit.*, p. 70

disproportionnée et à terme ne rapporterait pas d'argent⁶⁵. Cependant, ses craintes ne suffisent pas à contrer les plans de la Chambre de Commerce. Trouver un troisième site est nécessaire. Francazal, malgré l'avis de Barrier, reste définitivement réservé aux militaires, quant à Montaudran, le site est signalé aux navigateurs aériens comme un aérodrome privé en cours d'agrément à partir de 1933. Il semble d'ailleurs que Montaudran n'obtienne jamais cet agrément ; il est désigné plusieurs années après par arrêté ministériel en 1947 comme réservé exclusivement au centre d'ateliers de réparations d'Air France⁶⁶. L'étude d'autres terrains - Fronton, Cornebarrieu et Colomiers - en vue d'accueillir l'aéroport ne satisfont pas non plus le Conseil municipal qui rejette ces propositions. Certains membres du conseil rejoignent l'avis du commandant Barrier en se demandant si la construction d'un nouvel aéroport est bien nécessaire⁶⁷.

B. Premières installations sur le terrain de Blagnac

En 1937, face à 25 autres emplacements, le site de Blagnac est sélectionné (cf vol. II, fig. 3 & fig. 4). Le terrain de Blagnac mesure 213 ha, il est très plat et bénéficie d'un raccordement ferroviaire (cf vol. II, fig. 5 a) & fig. 5 b). Il est intéressant de constater que la mairie de Blagnac et les Blagnacais n'ont pas été consultés pour l'établissement de l'aéroport, alors qu'à Francazal une enquête avait été menée. La construction est lancée promptement en 1939, mais la guerre arrive. Rapidement, deux pistes de 800 x 40 m sont construites à l'aérodrome de Toulouse-Blagnac ainsi qu'un hangar de 70 x 50 m. Les passagers sont quant à eux accueillis dans le hangar et dans les usines abritant les ateliers de réparation de l'armée de l'air⁶⁸. Dans la même année, la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi (SNCAM, anciennement Dewoitine) construit le hall de montage et hangar d'essais à Saint-Martin-du-Touch. L'architecte du bâtiment est

65 Céline BARRON, *op. cit.*, p. 68

66 « Atlas historique des Terrains d'aviation de France métropolitaine », 1919-1947 *Atlas DGAC*, 2005, [En ligne], consulté le 6 juin 2020. URL : <https://urlz.fr/dtW4>

67 Céline BARRON, p. 66-67

68 Catherine COMPAIN-GAJAC, *Op. cit.*, p. 66

René Kieger, également maître d'œuvre de l'usine Saint-Éloi connue comme le lieu de production d'avions tels que Caravelle ou Concorde. Il construit aussi la Soufflerie de Banlève (île du Ramier), où sont faits des essais hydrauliques et aéronautiques, notamment par Latécoère⁶⁹. Mais en 1940, l'aérodrome est occupé par la *Luftwaffe* (armée de l'air allemande), trois ans plus tard, c'est la société allemande *Focke Wulf* qui fait son arrivée à Toulouse. *Focke Wulf* se consacre à la construction aéronautique allemande. Elle améliore le site de l'aéroport en engageant plusieurs travaux : prolongement de la piste principale (1700 m de longueur et 60 m de largeur) et jonction par une bretelle avec la piste secondaire (800 m de longueur et 40 m de largeur). Les Allemands ne concentrent pas leurs activités uniquement sur le site de Blagnac, ils utilisent aussi l'aérodrome de Francazal afin de se prémunir des bombardements. La résistance au sein de ces entreprises (aéronautique et armement) protégées par les Allemands s'organise. Le travail est au ralenti, les sabotages sont prônés et la production s'en fait sentir, notamment à la Cartoucherie (40 000 douilles pour obus de 30 mm livrées, à la place du million attendu). Aux usines de Saint-Martin-du-Touch, les mécanismes des hélices Dewoitine sont sabotés pour être inutilisables. La production des Allemands est perturbée la nuit du 5 au 6 avril 1944 par quatre bombardements de l'armée anglo-américaine. Les quarante appareils visent les usines aéronautiques de Saint-Martin-du-Touch, Blagnac et Montaudran. Dans la nuit du 2 mai, les usines de Saint-Martin-du-Touch sont rebombardées. Les deux derniers bombardements sont faits de jour, le 25 juin sur Blagnac et Francazal puis le 12 août sur Francazal. La ville de Nice réfléchit également en 1943 à établir un aéroport, cependant peu d'emplacements se prêtent à son établissement⁷⁰.

Après la guerre, l'aéroport de Blagnac est réaffecté à l'aviation civile, mais la quasi-totalité de l'industrie aéronautique de la région est à reconstruire (Montaudran et Saint-Martin-du-Touch⁷¹) (*cf* vol. II, fig. 2). La Chambre de Commerce ne perd pas

69 « René Kieger », *PSS-Archi.EU*, [En ligne], consulté le 8 juin 2020. URL : <http://www.pss-archi.eu/architecte/2344/>

70 Lettre du Général au corps de l'Armée à M. le Préfet, datée du 23 juin 1943, Archives départementales des Alpes-Maritimes n°616W302

71 Louis RAYSSAC, « Il y a 73 ans, Toulouse bombardée par l'aviation anglo-américaine », *La Dépêche*, [En ligne], consulté le 18 mai 2020. URL : <https://www.ladepeche.fr/article/2017/04/08/2552803-73-ans-toulouse-bombardee-aviation-anglo->

de vue son objectif : promouvoir Toulouse. Dans son rapport présenté au conseil de la Chambre de Commerce en 1945, son président, M. Verbizier, présente le but de la Commission aéronautique :

« Œuvrer dans le sens du progrès humain par le rapprochement des peuples, développer l'économie du Pays et augmenter son rayonnement dans le monde, rechercher des ressources nouvelles, soit par le montant du fret, soit par les bénéfices supplémentaires qu'entraînera l'augmentation croissante d'un mouvement d'affaires, conséquence inéluctable d'un trafic activé⁷². »

Effectivement, les membres de la Chambre de Commerce de Toulouse voient en l'aviation la possibilité de mettre à l'honneur les spécialités régionales. Le président du Conseil de la Chambre de Commerce relève que chaque région a des marchandises à expédier. L'Aveyron a des fraises et des gants ; l'Aude de la chapellerie, de l'or ; le Gers de l'armagnac ; l'Ariège des draperies et des peignes ; les Hautes-Pyrénées de l'outillage électrique et des pièces mécaniques ; le Lot des truffes et des noix ; le Lot-et-Garonne des prunes, des confiseries, des conserves ; le Tarn des cuirs, de la bonneterie, de la laine ; le Tarn-et-Garonne des raisins de table, des pêches, de la soie artificielle, de la chapellerie ; la Haute-Garonne des pièces détachées d'aviation, des volailles, des fruits, des foies gras et des violettes⁷³. Toulouse doit devenir une plaque tournante nationale et « si possible internationale⁷⁴ ».

La recherche aéronautique n'est pas sous-estimée ; elle doit se développer autant que l'aviation ; et faire de la ville le premier centre de recherche aéronautique⁷⁵. L'enjeu se trouve aussi au cœur de la France, il faut maintenir la liaison avec Paris. Cette dernière connaît bien le Sud-Est de la France car la Provence est bien raccordée à la capitale. Bordeaux est une ville accessible facilement par les Parisiens, sa richesse passée, son caractère monumental, ses écrivains et hommes politiques la rendent respectable. Mais Toulouse reste à l'écart. Elle a toutefois beaucoup d'influence sur

[américaine.html](#)

72 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbal 1945*, Privat, 1946, p. 221

73 *Ibid.*

74 *Ibid.*, p. 222

75 *Ibid.*, p. 236

les autres villes qui l'entourent : Montauban, Castres, Albi, Tarbes⁷⁶. À la libération en 1945, Toulouse reçoit Charles Tillon, Ministre de l'air qui mentionne lors de son discours, que la ville a une place importante dans la navigation aérienne et la construction aéronautique, elle doit se préparer à l'aviation civile de demain⁷⁷. On compte alors jusqu'à 9 000 passagers, reçus dans des baraques en bois à l'aérodrome de Toulouse-Blagnac.

2. Esquisse d'un premier aéroport au sortir de la Seconde Guerre mondiale - 1946

A. Le projet de l'ingénieur Reynaud - 1946

L'aéroport doit trouver son identité fonctionnelle mais aussi architecturale. La Chambre de Commerce de Toulouse envisage l'installation de la future aérogare, mais tout est encore imprécis. Les membres du conseil de la Chambre de Commerce s'accordent à dire que le projet doit être réalisé en cinq ans, car en parallèle, il y a deux constructions importantes en préparation : l'aéroport de Madrid et l'aéroport de Paris-Orly, qualifiée de « véritable cité de l'air⁷⁸ ». Dix pistes d'envol sont prévues à Orly ; l'aéroport pourra assurer aux heures de pointe plus de 300 mouvements d'appareils⁷⁹. Toulouse doit donc se positionner très vite afin de drainer deux tiers du trafic aérien sur l'Atlantique Nord. Le projet envisagé est ambitieux et porte le nom de l'ingénieur qui l'a dessiné : Reynaud (*cf* vol. II, fig. 6). Il comprend : l'extension vers Beauzelle, Cornebarrieu et Colomiers (la nouvelle superficie est portée à 2170 ha), l'aménagement de 6 pistes d'envol, une aérogare de 140 m de long avec une surface couverte de 140 000 m², un grand hôtel, un restaurant, une buvette, des

⁷⁶ Jean ESTEBE, *op. cit.*, p. 20

⁷⁷ *Procès-verbal 1945, op. cit.*, p. 155

⁷⁸ « Demain, l'aviation française, Journal Les Actualités Françaises », INA, 1945, [En ligne], consulté le 14 mai 2021, URL : <https://www.ina.fr/video/AFE86003260/demain-l-aviation-francaise-video.html>

⁷⁹ *Ibid.*

bureaux pour les compagnies aériennes, des parcs de stationnement et des hélistations. Le devis est d'un milliard de Francs (aujourd'hui 86 302 625 euros⁸⁰). Mais après la guerre, le prix est jugé trop élevé et les infrastructures envisagées dépassent les besoins locaux actuels.

Jean Monnet, banquier français, souhaite répondre au retard économique de la France dû à la Seconde Guerre mondiale et satisfaire les besoins essentiels de la population. Il propose alors le plan Monnet qui est accepté par le général de Gaulle en 1946⁸¹. Le but est de reconstruire et de donner à la France le contrôle sur les zones de production de charbon et d'acier allemand. Ce contrôle vise à avoir 150 % de la production industrielle d'avant-guerre⁸². Le plan contribue à une évolution économique croissante. Seize commissaires de travaux essentiellement des ingénieurs des Ponts et Chaussées sont également nommés pour intégrer des délégations départementales⁸³. Malheureusement, la même année, par manque de pilotes, d'avions, de moteurs et de pièces de rechange, le ministre déclare la suppression de lignes nationales, mais les internationales sont maintenues en activité⁸⁴. Avec en plus une coupe budgétaire et l'avis défavorable de la Commission aéronautique du conseil régional économique, Toulouse doit se contenter d'un aéroport régional. Le projet Reynaud déjà peu apprécié en raison de son coût est donc abandonné. L'État concède toutefois quelques aménagements à la Chambre de Commerce⁸⁵. À ce moment-là, la partie civile de l'aéroport de Blagnac est constituée de dix baraques en bois.

80 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

81 Annie REITHMANN (dir.), *200 fiches sur la France depuis 1789*, Studyrama-Vocatis, 2009, p. 424

82 Céline BARRON, *op. cit.*, p. 11

83 Jacques LUCAN, *Architecture en France (1940-2000)*, Histoire et théories, Le Moniteur, 2001, p. 36

84 Chambre de Commerce de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1946*, Privat, 1947, p. 79

85 *Ibid.*, p. 167

B. L'amélioration des installations sommaires

En 1946, les études, les levées topographiques, l'étude des résistances au sol et les plans de masses sont lancés. Mais la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est (SNCASE) fabrique l'avion SE2010 Armagnac de 74 tonnes, en son temps le plus grand avion de ligne de la flotte française. Avec une autonomie de vol de 9 heures, le quadrimoteur peut parcourir plus de 2000 km à une vitesse de croisière de 370 km/h.⁸⁶ La SNCASE souhaite l'inaugurer début 1948. Il est alors nécessaire de disposer d'une piste de 2500 x 60 m. Deux solutions se présentent : rallonger une piste, ou en construire une autre. La construction d'une nouvelle piste augmente la capacité de l'aéroport, cependant, le plan masse n'ayant pas été encore approuvé et par manque de temps, il est préférable de s'en tenir à l'allongement. La piste principale est donc allongée à 2500 m, la piste secondaire est prolongée à 1600 m et deux autres pistes sont construites. Le coût des travaux est de 60 millions de francs (2 182 139 euros en 2020⁸⁷), comprenant la participation de la Chambre de Commerce (15 millions de francs, 545 535 euros en 2020⁸⁸), le reste du financement est partagé entre l'État, le Conseil de la Haute-Garonne et la Ville de Toulouse. Les pistes sont achevées au printemps 1948, elles donnent une nouvelle importance à Blagnac, puisqu'elles font parties des plus grandes pistes d'Europe⁸⁹. L'Armagnac oblige également les ateliers de Saint-Martin-du-Touch à s'adapter. Ils réalisent en six mois la plus grande porte basculante du monde :

« L'huis mesure 64 m de long pour 15 m de hauteur et pèse la bagatelle de 64 t, sans parler des 25 t de sa poutre de soutènement et des 2,8 t de peinture qui le recouvre. Un système de parachute assure la sécurité de l'ensemble en cas de rupture des chaînes qu'il actionne. Deux moteurs de 2 CV suffisent pourtant à ouvrir ses 1000 m² de surface – mais en une minute et demie⁹⁰. »

Bien que les performances de l'avion soient enthousiasmantes, les coûts

86 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 9

87 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

88 *Ibid.*

89 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 12

90 *Ibid.*

d'exploitation excessifs conduisent Air France à suspendre la production⁹¹. Les prolongations des pistes à l'aéroport de Toulouse-Blagnac sont nécessaires cependant, les installations destinées aux passagers restent insuffisantes, une aérogare plus grande est nécessaire.

Il faut garder à l'esprit que la fin de la Seconde Guerre mondiale a produit des circonstances exceptionnelles en faveur de l'aviation. Beaucoup d'efforts ont été faits et ils portent enfin leurs fruits de façon pacifique : d'anciens appareils militaires sont convertis pour l'aviation commerciale. Robert Canset, professeur de l'enseignement technique, présente au congrès aéronautique de 1945, un rapport sur la formation aéronautique des jeunes Français.

« Mission lui est aussitôt confiée de créer 2 écoles, bientôt établies à Toulouse et Ville-d'Avray. L'école technique de l'aéronautique ouvre ses portes en août 1946 dans une annexe de Bréguet, rue Mondran, près du Pont des Demoiselles. L'établissement se révèle bientôt trop petit pour ses 220 élèves et de nouveaux locaux sont construits. Ils sont inaugurés en mars 1951. [...] L'aventure s'achève 10 ans plus tard avec le projet de transfert à Toulouse de l'école supérieure d'aéronautique (ENSAE). Le lycée est regroupé avec le lycée technique de garçons Déodat-de-Séverac le 1^{er} janvier 1961, tandis qu'un lycée technique industriel est créé à Raymond-Naves⁹². »

Toulouse concentre ainsi « la plupart des écoles et institutions de recherches orientées vers l'aéronautique, puis vers l'espace⁹³. »

Cette guerre a aussi durement touché d'autres moyens de transport, comme le maritime (désorganisés, reconstitution des flottes, etc.) et les passagers ne s'arrêtent pas de voyager, il y a une forte demande. Ce qui va donner à l'avion la chance de prouver son efficacité. Cependant, en 1948, les transports maritimes se stabilisent, entraînant un changement dans l'aviation l'année suivante⁹⁴ (*cf* vol. II, fig. 7).

Afin de mener le projet d'agrandissement de la Chambre de Commerce, de

91 *Ibid.*, p. 11

92 *Ibid.*, p. 13

93 Jean-Marc OLIVIER, Rémy PECH, *Op. cit.*, p. 659

94 « Le transport aérien en France », *Études et conjoncture - Union française / Économie française*, 5^e année, n°3, 1950. p.25, [en ligne], consulté le 10 mai 2020. URL : www.persee.fr/doc/estat_1149-3720_1950_num_5_3_8515

nombreuses questions se posent sur le plan d'équipement aéronautique, ou les problématiques que pose une aérogare. Le rapport de 1947 des ingénieurs des Ponts et Chaussées détaille plusieurs éléments du site : « Le terrain de Toulouse-Blagnac, - y compris les extensions futures - est un plateau dont les différences de niveau sont faibles et de toutes façons compatibles avec les pentes admises pour le profil en long des pistes⁹⁵ ». Il est toutefois noté que toutes les orientations ne sont pas bien dégagées ou déjà occupées par d'autres constructions. De l'ouest au nord-ouest entre Colomiers et Cornebarrieu, se trouve une colline ; sa côte dépasse de 25 à 30 m celle du plateau. Au nord-ouest et nord-est, l'agglomération de Blagnac, d'où émergent deux clochers d'environ 15 m sur l'horizon. Sur le terrain, se trouvent les bâtiments des anciens ateliers industriels de l'air et un hangar civil. Au sud-est s'étale l'agglomération de Saint-Martin-du-Touch avec le château de Doujat classé monument historique. Quant au sud, il y a l'usine en cours de construction de la SNCASE à Saint-Martin-du-Touch. Le rapport mentionne qu'il vaut mieux que l'une des pistes soit orientée est-ouest ; mais il est remarqué que l'orientation nord-ouest/sud-est est acceptable, l'expérience montre qu'une piste bénéficiant de cette orientation peut être utilisée tous les jours de l'année⁹⁶. La conclusion est que :

« La topographie du terrain et le régime des vents, permettent d'envisager séparément ou simultanément les solutions suivantes :

- Une piste de 1.800 m, orientée sensiblement dans la direction Est/Sud-Est ou Ouest/Nord-Ouest. Constituée par la piste Sud actuelle allongée.
- Une ou deux pistes de grande longueur se rapprochant de la direction Sud/Sud-Est ou Nord/Nord-Ouest. Dont l'une ne serait autre que la grande piste actuelle prolongée.
- Une piste de 1.800 à 2.000 m orientée suivant la direction Est/Sud-Est ou

95 Rapport des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, avant projet d'extension, étude topographique, détermination des trouées d'envol, s.d.*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, n° 368/1

96 *Ibid.*

Ouest/Nord-Ouest. Située au Nord du terrain actuel⁹⁷. »

Soit au total, 2 pistes est/sud-est et ouest/nord-ouest de longueur comprise entre 1 800 m et 2 000 m et deux pistes de grande longueur (2 400 m et 2 500 m) voisines de la direction sud-est/nord-ouest.

Parmi les acteurs clés de l'histoire de l'aéroport, figure l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées : Michel-Adolphe Champsaur. Né le 18 décembre 1903 dans les Alpes, il intègre l'École polytechnique en 1922. Le 10 décembre 1947, il rédige le rapport : *Aéroport de Toulouse-Blagnac, projet d'extension*, contenant les éléments suivants : prévision du trafic, nombre de pistes, topographie, étude climatologique, ainsi que l'historique de l'aéroport. Plusieurs précisions sont apportées concernant la faible qualité des travaux allemands effectués pendant la guerre :

« avec des matériaux et des liants de qualité médiocres ainsi qu'en témoignent les dégradations constatées quelques mois après la Libération, lorsque l'Aérodrome eut été utilisé assez fréquemment par des avions lourds⁹⁸. »

En ce qui concerne la prévision du trafic, Champsaur mentionne qu'il est difficile à anticiper, mais Toulouse est une escale naturelle pour le vol Paris - Casablanca. Les ingénieurs estiment que si le service est amélioré et plus régulier, les usagers du ferroviaire se déplaçant pour un Paris - Toulouse prendront plutôt l'avion. Toulouse est également sur la route de l'Espagne. Les calculs sont basés sur les renseignements obtenus de la SNCF quand la liaison était établie. Dans ce passage, Champsaur ne donne pas plus de détails sur la liaison en question. Il est possible que l'ingénieur fasse référence à la gare frontalière de Canfranc dessinée par Fernando Ramirez de Dampierre, mise en service en 1928⁹⁹. Les travaux ont été perturbés plusieurs fois par les guerres de 1870 et 1914. L'exploitation au début prometteuse de cette gare se

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ Michel-Adolphe CHAMPSAUR Rapport daté du 10 décembre 1947, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, projet d'extension*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, n° 368/1

⁹⁹ Anne-Lyse CARLO, « La gare espagnole de Canfranc, le “Titanic des montagnes” » *Le Monde*, 2017, [en ligne], consulté le 30 août 2020. URL : https://www.lemonde.fr/moyage/article/2017/07/21/la-gare-espagnole-de-canfranc-le-titanic-des-montagnes_5163443_4497613.html

révèle être une déception. La fréquentation reste en dessous des attentes, en partie à cause de la longueur des voyages : le trajet reliant Pau - Saragosse nécessite une journée entière¹⁰⁰. En 1936, les Franquistes murent le tunnel. ; quatre ans après, le trafic reprend, mais le tunnel est re-muré à la libération française.

Toulouse est le point de départ d'importantes lignes transcontinentales vers l'Afrique ou l'Amérique. Au début des années 1950, les liaisons régionales manquent encore¹⁰¹. Cependant, Champsaur précise dans son rapport qu'elles ne sont pas laissées de côté et relient Perpignan, Foix, Tarbes, Pau, Carcassonne, Agen, Albi, Biarritz, Cahors. Néanmoins, le temps est un facteur essentiel et il en faut pour se rendre dans les aérodromes se trouvant en dehors de la ville. Toutefois, il n'est pas normal pour l'ingénieur qu'un Paris - Toulouse soit plus court qu'un Toulouse - Saint-Gaudens. À partir de ces données, l'estimation faite du trafic est de vingt-sept avions par jour pour les passagers ; quatre avions pour la poste et six avions pour le fret. Soit un total de trente sept avions, donc soixante-quatorze mouvements d'avions par jour. Globalement, une seule piste pourrait suffire si on considère qu'elle est praticable tous les jours, qu'il n'y ait pas d'accident, ni de travaux à faire. Deux pistes de « dimensions convenables¹⁰² » semble être la bonne solution. Une d'elles doit mesurer 3 000 m de long pour les essais d'avions. Les pistes actuelles sont très bien placées selon Champsaur, elles doivent donc être intégrées au plan masse. Cependant, la seconde ne peut être prolongée au-delà de 1 800 m, il faut donc implanter une nouvelle piste parallèlement. Le hangar déjà présent sur le site est intégré au plan masse, un second de dimension identique est construit. Il faut s'assurer d'une voie directe pour relier le centre-ville par le pont de Blagnac, l'accès routier doit être rectiligne. Ainsi s'achève le rapport de l'ingénieur Champsaur.

Le 24 décembre 1947, Champsaur fait parvenir son rapport intitulé : *Aéroport de Toulouse-Blagnac, construction d'une aérogare définitive, participation financière*

100 Yann LAGARDE, « Canfranc : histoire d'une gare fantôme d'altitude », *France Culture*, 2019, consulté le 30 août 2020. URL : <https://www.franceculture.fr/architecture/canfranc-histoire-dune-gare-fantome-daltitude>

101 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 13

102 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 10 décembre 1947, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, projet d'extension*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, n° 368/1

de la Chambre de Commerce, au président de la Chambre de Commerce de Toulouse. Il est mentionné que l'emplacement de l'aérogare définitive a été trouvé en tenant compte du terrain et du régime des vents.

« En outre, la position ainsi trouvée coïncide précisément avec celle qui, théoriquement, convient le mieux pour réaliser un plan de masse homogène. Il n'y a donc aucune ambiguïté au sujet de l'implantation de l'aérogare et la position que nous lui avons donnée sur le plan de masse, peut dès maintenant être considérée comme définitive¹⁰³. »

Ce plan masse, proposé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, est approuvé par Jules Moch, Ministre des Travaux publics et par la Chambre de Commerce. L'aérogare est positionnée sur le terrain de Blagnac, selon un axe orienté nord/ouest - sud/est. La partie de l'aérogare accueillant les passagers doit répondre à bon nombre de conditions et Champsaur le mentionne bien. Les passagers en provenance ou à destination de l'étranger doivent avant d'embarquer s'astreindre à des formalités de police, de douane, de change, mais aussi médicales qui ne sont pas nécessaires pour les voyageurs de la métropole. Ainsi, il faut séparer ces deux natures du trafic et simplifier au maximum les formalités obligatoires grâce à des circulations bien étudiées. Il est donc nécessaire de consulter tous les services concernés afin d'établir un schéma d'ensemble. La liste des besoins et services envisagés augmentent impactant le coût de l'aérogare ; passant de 100 millions à 150, puis 200 millions de francs (11 527 797 euros en 2020¹⁰⁴). Plusieurs éléments annexes s'ajoutent à la liste : un bureau de change, un bar tabac, un marchand de journaux et la construction d'un hangar pour l'outillage de l'aérodrome. L'emplacement est étudié par les ingénieurs des Ponts et Chaussées, mais aussi par Jean Valette, architecte de la Chambre de Commerce Toulouse. L'aérogare présente sur le site en 1947 est constituée de « baraques en bois¹⁰⁵ ». Les principaux services

103 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 24 décembre 1947, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, construction d'une aérogare définitive, participation financière de la Chambre de Commerce*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, n° 368/1, p. 4-5

104 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

105 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 8 juin 1949, *Aérogare de Toulouse-Blagnac, Aérogare définitive, Conception – Programme – Réalisation, Rapport de l'ingénieur T.P.E Chef du bureau d'études du Service des Bases Aériennes*, Archives de la Chambre de Commerce de

sont répartis dans les baraques numéro : 3, 5, 7, 8, 9, et 10. La 7 et la 8 sont destinées aux passagers (*cf* vol. II, fig. 8 et 9). Les baraques ont une ossature en bois, parois en double cloisons bois, plafond en plaques de fibrociment, le toit est en plaques ondulées de fibrociment, le sol est en parquet bois¹⁰⁶. Au fil du temps, elles sont consolidées. Les baraques 7 et 8 sont espacées de 14 m. Comme le précise la Dépêche du Midi : L'aérodrome, est :

« assez peu engageant : des pistes peu ou pas balisées, des baraques en bois où s'entassaient pêle-mêle les services de la douane, de la police et les bureaux des compagnies aériennes ; un hall d'attente inconfortable, torride en été, glacial en hiver, où le voyageur est dans l'impossibilité de se procurer un journal, un illustré, un timbre, voir un sandwich. »¹⁰⁷

L'idée d'aménager les baraques en bois germe dans les esprits. Ainsi, l'aérodrome peut bénéficier d'une aérogare temporaire peu coûteuse, mais améliorée. Les reliefs permettent une distribution plus aisée et une circulation plus rationnelle. En dépit des aménagements, cette aérogare reste provisoire le temps de la mise en chantier de l'aérogare définitive. Les membres du conseil de la Chambre de Commerce s'accordent sur le fait que les matériaux simples doivent souligner son caractère temporaire. L'ossature prévue est en bois ignifugé dit "marine", conçue pour une meilleure résistance à l'humidité. Elle est ensuite boulonnée, le plancher est en béton de mâchefer au ciment (béton composé de recyclage de scories, d'un liant et sable¹⁰⁸), recouvert de parquet de Parkex¹⁰⁹. Il est prévu que le coût des travaux estimé à 4 millions de francs (230 555 euros en 2020¹¹⁰) puisse être divisé par deux si des matériaux de récupération sont utilisés. Valette propose sa solution pour relier les deux baraques. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse conserve dans ses archives l'élévation de façade côté ville et côté piste (*cf* vol. II, fig. 10 et 11).

Toulouse, n° 368/3, p. 16

106 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-Verbal 1949*, Privat, 1950, p. 22

107 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 13

108« L'habitat en béton de mâchefer », *Cerema*, consulté le 6 août 2020, p. 1

109 *Procès-Verbal 1949*, *Op. cit.*, p. 23

110 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

Cette même année, M. Igon, Président de la Commission de Transports à la Chambre de Commerce fait un rapport sur le trafic aérien nettement en augmentation. Il mentionne que certaines compagnies étrangères semblent se détourner de Marseille et de Bordeaux à cause de taxes trop élevées et de l'éloignement des aérodromes par rapport au centre des villes. Il précise aussi que Perpignan ne possède pas de piste bétonnée, contrairement à Toulouse. Néanmoins, pour devenir une escale normale et répondre à l'affluence de voyageurs, Toulouse doit avoir des installations au sol suffisantes.

Il est étonnant de constater l'absence de concours pour désigner Jean Valette, alors architecte de la Chambre de Commerce, comme maître d'œuvre du projet de l'aérogare. Certains membres de la Chambre soulignent qu'un concours peut permettre à de jeunes architectes de se faire connaître. Le président de la Chambre de Commerce mentionne qu'il n'y a pas assez de fonds pour doter le prix concours¹¹¹. Lors de la séance du 29 juillet 1949, il est convenu que l'architecte Jean Valette peut procéder au lancement d'appel d'offres pour les travaux de l'aérogare. La session est clôturée par les mots du président de la Chambre : « Il n'est pas présomptueux de prévoir que la Chambre de Commerce de Toulouse contribuera à faire, du terrain de Blagnac, l'un des plus avenants aérodromes de France¹¹². »

Le trafic ne stagne pas à cette période, il évolue (*cf* vol. II, fig. 12) et Champsaur garde l'idée que les premières infrastructures doivent être définies avec beaucoup de précisions afin de s'adapter aux besoins, même si ceux-ci sont définis avec approximation.

¹¹¹ *Procès-Verbal 1949, Op. cit.*, p. 305

¹¹² *Ibid.*, p. 381

3. Le projet architectural refusé de Jean Valette - 1949

A. Deux avant-projets

Jean Pierre Joseph Valette, né le 29 mars 1876 à Castelnau-le-Lez (près de Montpellier), obtient son diplôme aux Beaux-arts de Toulouse en 1906. Il part ensuite aux États-Unis pendant neuf ans, dans le cadre d'échanges entre étudiants français et américains. En 1919, il revient à Toulouse où il s'associe avec l'architecte Barthélémy Guitard (1859-1937) et devient son successeur à sa mort¹¹³. Jean Valette n'a jamais réalisé d'aérogare néanmoins, il a à son actif plusieurs constructions importantes de Toulouse et ses environs. À partir de 1920, il réalise le musée du commerce et la Chambre de Commerce, rue Alsace-Lorraine ; l'Université de Toulouse : institut agricole de Moulon, la nouvelle ferme ; le Grand théâtre de Catalogne pour la Société des Pyrénées thermales et touristiques ; ainsi que plusieurs immeubles et hôtels.

L'architecte propose deux programmes pour l'aérogare définitive : un programme normal ou un programme réduit.

- Le programme normal permet l'exploitation au jour d'exécution ainsi que les années suivantes. La partie ligne hors frontière est développée normalement, elle comprend : salle d'attente, d'arrivée, de départ, services et bureaux de police, douane, santé et port franc au premier étage.
- Tandis que le programme réduit permet avec les crédits immédiatement disponibles, l'exploitation de l'exécution de l'aérogare. Tous les services du rez-de-chaussée sont remplacés par un espace libre servant au fret, le port franc est supprimé, la surface couverte est la même, soit 3 000 m².

Il n'y a aucun commentaire de l'architecte dans les archives de la Chambre de Commerce, seulement les plans et des précisions sur les matériaux. Le programme

113 Marie-Laure CROSNIER LECONTE, « Valette Jean », *AGORHA*, consulté le 22 juin 2021. URL : <https://agorha.inha.fr/inhaprod/ark:/54721/00282651>

réduit supprimant des éléments, il semble plus judicieux d'étudier le programme dit normal.

B. Étude du programme normal

Le 20 juin 1949, Jean Valette rédige une lettre adressée à la Chambre de Commerce, expliquant simplement les différents matériaux prévus pour l'aérogare. Valette mentionne que l'ensemble se compose essentiellement d'un rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 13) et partiellement d'un étage (*cf* vol. II, fig. 14), mais il prévoit également un sous-sol (*cf* vol. II, fig. 15) qu'il ne mentionne pas dans sa lettre. La façade côté ville est posée sur un socle. Elle se compose de deux niveaux délimités par un portique de trois travées identiques contenant chacune une porte au rez-de-chaussée. Le soubassement est en pierres appareillées. Les portes sont à deux battants, leur encadrement est en pierre moulurée. Un court avant-toit protège les portes. Quatre colonnes soutenant l'entablement rythment la façade. Le deuxième niveau se compose de trois travées identiques avec une fenêtre à deux battants et encadrement mouluré. Le linteau semble être en brique. Quatre colonnes encadrent les fenêtres, elles se poursuivent au-dessus de l'entablement, ces colonnes jouent un rôle purement décoratif et non structurel ; elles ne soutiennent pas le bâtiment, mais viennent compléter le décor. Il semble qu'il y ait une boule décorative sur chaque colonne. Le toit est plat, un acrotère en escalier clôture le haut de cette façade. Le reste du bâtiment semble traité avec de la brique, excepté pour le soubassement composé de larges pierres (*cf* vol. II, fig. 16 & fig. 17). La façade côté piste est composée de la même manière que la façade côté ville. L'architecte a supprimé les colonnes. La façade s'organise en deux niveaux avec trois travées, il y a également une porte à double battant par travée. Le soubassement est en pierre, le reste du bâtiment semble être en brique. Au niveau des portes, le soubassement a un aspect texturé. L'encadrement de chaque porte est mouluré. Au-dessus des portes se trouve une marquise. Au premier étage, il y a trois portes-fenêtres avec deux moulures les encadrant et se rejoignant entre chaque fenêtre. Dans la partie haute de la façade, se trouve l'inscription : Toulouse-Blagnac. Un emblème représentant un aigle en vol

entouré d'une couronne de laurier sépare les deux mots : Toulouse et Blagnac (cf vol. II, fig. 18). Les deux façades ne sont pas traitées de la même façon ; celle côté piste semble plus sobre, mais bénéficie de l'emblème.

Le rez-de-chaussée est découpé en quatre parties : la première concerne le hall central, avec les formalités pour les billets et bagages. Dans la deuxième se concentre le centre de vente (fleurs, tabac, etc.). La troisième partie est destinée aux lignes métropolitaines ; enfin, dans la quatrième partie sont intégrés les formalités de douanes et les bureaux de police.

Le premier étage est également découpé en quatre parties : hall d'accueil, restaurant, chambre d'hôtel ; les lignes métropolitaines ; restaurant avec terrasse ; puis le bureau des compagnies et le hall des douanes.

En ce qui concerne les matériaux, l'architecte avait établi ses choix :

« Sur fondation béton, ossature plancher, couverture B.A. Remplissage entre poteaux par des murs de briques du pays en parement et rejointoyées. L'ossature portante apparente, c'est-à-dire tous les piliers, arcs et colonnes de façades recevront un enduit composé de ciment et de dolomie ; elles seront bouchardées à la cent dents. [...] Les autres parties de béton apparent recevront des enduits mortier bâtard, chaux, ciment, parfaitement dressés. Il sera employé des matériaux de couleur uniforme, légèrement teinté gris de manière à laisser la construction apparente, la peinture ne devant intervenir que pour la partie menuiserie, cloisons ou autres.

Les sols seront ainsi constitués : Hall central d'accueil : mosaïque marbre, conforme au plan, les autres parties, dalle pierre de comblanchien ; trafic de douaniers ; carreaux de grès. Au premier étage, tous les sols recevront des carreaux de grès avec plinthes grès de couleur donnée par l'Architecte. Menuiserie : toutes les menuiseries extérieures seront des menuiseries métalliques, conformes au plan. Les croisées seront à guillotine. [...] Les menuiseries intérieures seront en bois. [...] Les divisions cloisons, bureaux, chambres, salles de bains, etc., seront en briques creuses, enduit plâtre 2 faces. [...] Tous ces plâtres seront parfaitement dressés pour recevoir la peinture. Peinture : [...] Tous les tons seront donnés par l'architecte. [...] La grande verrière, face à l'escalier dans le hall, sera constituée par des fers à vitre, espacés suivant les directions ses méridiens et parallèles pour pouvoir servir à la position normale du planisphère qui sera en verre peint passé au four suivant un dessin donné par l'Architecte. Escaliers : L'escalier

principal du hall sera à ossature B.A. Marches de 0,03 avec nez, contre-marches de 25 m/m en Comblanchien. Le limon sera en stuc, suivant le profil donné ; une rampe fer forgé, suivant dessin donné par l'Architecte, entourera le balcon du hall, ainsi que le départ de l'escalier. [...] Les W.C. seront, en granit porcelaine à la Turque pour les Messieurs, et à l'Anglaise pour les Dames¹¹⁴. »

Au rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 13), l'entrée du bâtiment côté ville donne sur un hall central servant d'accueil. Un grand escalier permet l'accès au premier étage. Les bureaux de distribution des billets, l'enregistrement des bagages, la livraison des bagages, les bureaux de change, le centre de renseignements, le comité d'initiative, ainsi que les journaux, se trouvent au rez-de-chaussée. Le deuxième centre de vente est situé dans le hall d'accueil, il concerne le commerce et l'exposition des produits locaux, régionaux, « Empire Français¹¹⁵ », mais aussi la vente de fleurs et de tabac. Côté sud et piste, se retrouvent les lignes métropolitaines avec un espace d'attente pour les départs, suivi de la distribution des bagages ; la batterie trafic intérieur, avec PTT (postes, télégraphes et téléphones), cabine téléphonique et W.C. se trouvent côté ville. Le nord du bâtiment est destiné aux lignes hors frontière. Les visites des bagages sous douane se situent également côté ville. Parallèlement, côté piste, il y a 5 bureaux, deux pour les compagnies, un pour la douane, un pour la police et celui restant est destiné au chef de trafic. Les deux bureaux des compagnies bénéficient d'un escalier donnant sur le premier étage et d'un accès vers les pistes. L'attente au départ se fait à côté du bureau du chef de trafic. Une grande ouverture côté piste donnant sur une terrasse permet d'évacuer les bagages des visites sous douane vers les avions et cinq portes permettent aux passagers de profiter de la terrasse. Plusieurs bureaux regroupant la police, la douane (avec box de fouilles), ainsi que la batterie santé sont à l'extrémité nord-est du bâtiment. Deux grandes salles d'attente côté piste permettent de recevoir les passagers à leur arrivée. Le rez-de-chaussée compte 36 ouvertures, cinq d'entre elles sont côté ville, au niveau du grand hall la majorité se trouvent côté piste notamment pour amener les bagages sur l'aire de trafic, mais aussi pour les attentes au départ ou attentes à l'arrivée et les bureaux du chef de trafic, le bureau de douane, de police et des compagnies.

114 Jean VALETTE, Rapport daté du 20 juin 1949, *Aéroport Toulouse-Blagnac, Aérogare*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 411-1, p. 2, 3, 4

115 Jean VALETTE, Rapport daté du 20 juin 1949, *Op. cit.*, p. 2

Au premier étage (*cf* vol. II, fig. 14), le grand escalier donne sur le hall. Une salle de restaurant, un bar ainsi que les W.C. sont positionnés côté piste ; alors que du côté ville se trouvent trois chambres avec salles de bain épousant la forme du bâtiment. De plus, quatre autres chambres bordent le hall. Au sud-ouest, au-dessus des lignes métropolitaines, se trouve une terrasse pour les visiteurs. L'escalier proche des deux salles d'attente au rez-de-chaussée permet l'accès à la terrasse au premier étage et au port-franc. Ensuite, trois bureaux des compagnies sont au nord-est, tandis que côté piste, il y en a sept.

Le sous-sol (*cf* vol. II, fig. 15), est destiné aux installations techniques et au chauffage.

Le chauffage est central, par air pulsé dans les parties de grands locaux (hall d'accueil, hall douanes, salles d'attente etc.), dans les autres locaux, il est fait par eau chaude. Pour les températures, elles sont prévues, dans les grands locaux de 16° et dans les bureaux et chambres de 18° par moins 5° extérieur. L'éclairage est au tube fluorescent, excepté dans les bureaux, chambres, où est prévu un plafonnier. De même pour les salles de bains, W.C et lavabos où il est prévu une lampe plafonnier.

C. Une architecture éclectique

Les plans proposés par l'architecte comportent toutes les demandes de la Chambre de Commerce. Cependant, dans son élaboration, le projet semble complexe et comporte beaucoup de petits éléments et recoins. Au rez-de-chaussée, principalement côté nord, il y a de nombreuses cloisons, de séparations, de couloirs. Le grand hall est occupé par les livraisons de bagages, le bureau de change, divers commerces, les guichets des compagnies, les renseignements économiques et le bureau des compagnies. La partie sud réservée aux lignes métropolitaines et celle au nord pour les lignes hors frontières ne font pas la même surface. Le trafic hors frontière est plus important que le trafic métropolitain (*cf* vol. II, fig. 19).

Au premier étage, la configuration semble répétée mais simplifiée. Il y a encore beaucoup de bureaux, le port franc qui occupe une grande surface se trouve entre les différents bureaux des compagnies et le vide de la salle. Un port franc, à l'origine portuaire, est une zone permettant l'échange, le transfert, la réexpédition de

marchandises sans soumission aux services des douanes¹¹⁶. Les chambres d'hôtel proposées par Valette suivent la forme arquée du hall, cinq des sept chambres bénéficient d'une salle de bain. Le restaurant et le bar donnent sur les pistes, afin que les passagers et visiteurs puissent profiter du ballet aérien. La partie sud-est est uniquement consacrée à une terrasse pour les visiteurs.

Le sous-sol destiné au chauffage central et à la ventilation n'est pas totalement exploité. Il est surtout composé de terre-pleins. Les archives de la Chambre de Commerce de Toulouse ne disposent pas de croquis d'espace de l'architecte.

Concernant les façades, les travées sont similaires, elles se répondent. Il y a un rythme, côté ville les colonnes rappellent l'antique avec le large entablement. L'architecte mélange l'identité toulousaine de la brique avec le style architectural néo-classique pour la structure de la façade. Valette hiérarchise les deux façades, les mêmes principes sont utilisés, le portique rend la façade côté ville plus institutionnelle tandis que la façade côté piste est plus sobre, plus technique. Une coupe transversale du hall d'accueil permet d'apprécier l'escalier et son garde-corps ainsi que le planisphère en verre (cf vol. II, fig. 20). Ce dernier souligne l'envergure internationale souhaitée par l'architecte et les commanditaires.

Un planisphère dans le hall d'un aéroport est sans doute courant, ou apprécié, car l'aéroport de Lyon Bron dispose également dans son hall d'accueil une fresque d'un planisphère (cf vol. II, fig. 21) peint par l'artiste lyonnais Pierre Combet-Descombes¹¹⁷.

Paris, capitale française, bénéficie de l'aéroport du Bourget ouvert en 1919. Le site est utilisé depuis 1914, cependant, c'est dans les années 1920 que les premiers hangars sont construits. Après plusieurs modifications, le Ministre de l'air annonce en 1935, un concours pour la construction de nouvelles installations¹¹⁸. Georges Labro, grand prix de Rome et constructeur de bureaux de poste, remporte le concours

116 Georges BLUMBERG, « Port Franc », *Encyclopædia Universalis*, [en ligne], consulté le 19 août 2020. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/port-franc/>

117 « Septembre à la découverte d'un patrimoine », *Bron Magazine*, n°304, septembre 2019, p. 18

118 Antoine FURIO, « L'aéroport du Bourget et son territoire. Du mythe à la réalité », *In Situ, Revue des patrimoines*, 2018, [en ligne], consulté le 20 août 2020. URL : <https://journals.openedition.org/insitu/16231>

en tandem avec la Société Nouvelle de Construction et de Travaux. Le bâtiment doit être terminé pour l'exposition universelle de 1937. Labro réalise précipitamment un bâtiment rectiligne de 233 m de long, ancré dans le style art déco. Il est baptisé « Janus » en référence au dieu romain du commencement et de la fin, des choix et des passages. Biface, une tournée vers le passé, et l'autre vers l'avenir. Côté ville le bâtiment est urbain, côté terrain il est technique. Les travées vitrées rythment les façades blanches en calcaire marbrier. Labro utilise le port aérien comme métaphore marine. Le bâtiment est de style paquebot, la tour de contrôle en rotonde fait office de proue de navire et les terrasses en gradin, de pont (cf vol. II, fig. 22). Sur le fronton de l'avant-corps de l'aérogare figurent les blasons des grandes villes desservies par l'aéroport, en référence à l'architecture ferroviaire. Ils sont enlevés en 1940, jugés trop dépassés et trop ferroviaire¹¹⁹. La même année, l'aéroport est bombardé puis occupé par la *Luftwaffe* et bombardé à nouveau par les alliés. À la fin de la guerre, l'aéroport est en piteux état. Labro reconstruit le bâtiment quasiment à l'identique. Certainement pour conserver l'image d'avant-guerre, le symbole « strict et majestueux¹²⁰ » qu'inspire cette architecture. La comparaison entre les façades de l'aéroport du Bourget et les élévations des façades de Valette, permet d'affirmer que l'architecte ne s'est pas inspiré de « l'exemple parisien ». Effectivement, les deux constructions ne sont pas réalisées à la même période. Et malgré les bombardements, le bâtiment est reconstruit selon le même style art déco, sans évolution alors que les façades proposées par Valette se positionnent dans le style moderne des années 1950.

Valette réalise plusieurs bâtiments, principalement à Toulouse, avant de se consacrer à l'aérogare. Six d'entre eux sont proposés à l'étude, ces constructions s'étalent de 1925 à 1939. Les trois premières sont en collaboration avec un autre architecte : Barthélémy Guitard, les trois restantes sont uniquement de Valette. Barthélémy Guitard (1859-1937) est diplômé de l'École des Beaux-Arts de Toulouse en 1888, il est le maître d'œuvre du Grand Hôtel (Toulouse, 1899) et de la Chambre de Commerce de Toulouse (1924). Ses réalisations s'inscrivent dans les courants de l'art

119 Catherine SABBAGH, « L'aéroport du Bourget, un survivant des années 20 », *Le Moniteur*, 2009, [en ligne], consulté le 19 juillet 2020. URL : <https://www.lemoniteur.fr/article/l-aeroport-du-bourget-un-survivant-des-annees-20.1912194>

120 *Ibid.*

déco, de l'art nouveau et du style Haussmannien¹²¹. Les œuvres proposées à l'étude sont :

1. les Thermes du Couloubret, Ax-les-Thermes, 1925 (*cf* vol. II, fig. 23)
2. immeuble, 2 rue Mondran, Toulouse, 1930 (*cf* vol. II, fig. 24)
3. maison, 26 rue des Pyrénées, Toulouse, 1926 (*cf* vol. II, fig. 25)
4. maison, 21 allée F. Mistral, Toulouse, 1931 (*cf* vol. II, fig. 26)
5. maison, 2 rue des Demoiselles, 1938 (*cf* vol. II, fig. 27)
6. hôtel Ours Blanc, 2 rue Victor Hugo, Toulouse, 1939 (*cf* vol. II, fig. 28)

La fin du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle sont caractérisés par une architecture de style art nouveau. Les formes sont exubérantes, l'ode à la nature transparaît dans cette architecture caractéristique. Ce style cède sa place dans les années 1920. L'art déco, fait son apparition en 1910, pour atteindre son apogée en 1920, puis lentement décliner à partir des années 1930, pour finalement s'éteindre avec la Seconde Guerre mondiale, en 1939¹²². L'art déco prend le contre-pied de l'art nouveau avec des formes plus simples, un retour vers une architecture plus classique, plus rigoureuse parfois géométrisée, sans décoration superflue.

Les Thermes du Couloubret bénéficient d'une architecture particulière. En effet, le style du bâtiment ne se rapproche pas des styles architecturaux cités plus haut. Les deux architectes semblent mettre l'accent sur le rôle du bâtiment. Les thermes rappellent la Rome antique et cela transparaît dans l'architecture grâce aux arcades en plein cintre, les colonnes, et l'entablement. Les pierres larges et blanches sont une des caractéristiques de la ville.

En ce qui concerne les autres réalisations à Toulouse, la brique est bien présente. L'immeuble 21 allée F. Mistral et l'hôtel Ours Blanc ont en commun la mise en valeur des balcons grâce au béton d'une couleur divergente de la brique. L'immeuble 2 rue Mondran et la maison, 26 rue des Pyrénées sont inversement blancs avec les

121 « Barthélémy Guitard », *PSS-Archi*, [en ligne], consulté le 2 Août 2020. URL : <https://www.pss-archi.eu/architecte/1882>

122 Katherine KEENER, « L'histoire de l'Art Déco », *Art Critique*, 2020, [en ligne], consulté le 12 mai 2020. URL : <https://www.art-critique.com/2020/02/lecon-dart-lhistoire-de-lart-deco/>

encadrements des fenêtres et portes en brique. De plus, l'immeuble reste très classique, alors que de petits décors sont présents sur la façade de la maison (mosaïque en frise entre les fenêtres, encadrement en brique d'une grande fenêtre en saillie, une clé en brique sur les linteaux des deux fenêtres en façade). L'immeuble, 21 allée F. Mistral, la maison 2 rue des Demoiselles et l'hôtel Ours Blanc, témoignent d'une branche tardive du style art déco, le style paquebot, atteignant son apogée en 1937. Ce style introduit différents éléments nautiques dans l'architecture. Les formes sont lisses, avec de longues lignes horizontales. L'immeuble, la maison et l'hôtel sont construits comme des proues de navire, notamment pour la maison et l'hôtel où cette caractéristique est exacerbée. La brique est toujours présente, mais elle est associée à de la pierre ou du béton. Certaines fenêtres, notamment pour la maison et l'immeuble sont cintrées. Valette dessine une architecture différente pour l'aérogare de Toulouse-Blagnac, il ne s'inspire pas au niveau structurel de ses autres réalisations, excepté pour les Thermes du Couloubret. En revanche, son architecture antique fait plutôt référence à la fonction des thermes.

Les plans de l'aéroport dressés par l'architecte Valette sont datés de 1949. À cette période, c'est le début du style moderne des années 1950 ; alliance entre modernisme et tradition. C'est une période d'essor économique, de renouveau. Cependant, le goût pour les matériaux locaux et les détails artisanaux est toujours présent. Les matériaux sont variés, les façades sont quadrillées ou structurées, il y a de grands avant-toits soutenus par des piliers ou des toits suspendus, les escaliers sont majestueux. Les façades de l'aéroport rassemblent certains de ces critères. Si l'extérieur du bâtiment est bien prévu en brique, cela permet d'utiliser un matériau local, typique de Toulouse. La façade est structurée, rythmée et allie modernisme et tradition. Il y a également des variations de matériaux, ainsi que des avant-toits pour protéger le porche. Concernant la façade côté piste, les colonnes ne sont pas présentes, mais il y figure le nom de la ville : Toulouse-Blagnac, séparé par un aigle, les ailes ouvertes, il est entouré de la couronne de lauriers. L'aigle a eu des significations différentes au fil du temps : la liberté, la puissance, la domination (sur le symbole du lion), le côté céleste, etc. De par la connotation antique l'aigle peut faire référence à la Rome antique, à l'aigle des légionnaires romains ou au domaine des airs. L'armée de l'air utilise un épervier comme symbole, souvent confondu avec l'aigle. L'aigle est présent

chez l'école militaire de l'air ou chez les commandos parachutistes.

L'aspect de la façade côté piste reste plus sobre que la façade côté ville. Différents codes dans l'architecture de l'aérogare de Toulouse-Blagnac renvoient au côté classique. Notamment la mosaïque initialement prévue au sol dans le hall du rez-de-chaussée et au premier étage (*cf* vol. II, fig. 29). C'est une représentation d'une rose des vents à seize directions. Il y a trois niveaux autour de la rose des vents. Au centre, se trouvent le blason de Toulouse avec l'agneau chrétien, le château narbonnais et la basilique Saint-Sernin. Dans le premier niveau (le plus proche du centre), figurent les mois de l'année en latin. Le deuxième niveau est consacré à des représentations des signes astrologiques, suivi des inscriptions en latin associées à ces derniers dans le dernier niveau.

La tradition antique est utilisée par l'architecte dans de nombreux éléments : les colonnes, le grand escalier, la mosaïque du hall et l'aigle sur la façade côté piste. Néanmoins, l'identité toulousaine est présente grâce à la brique foraine, symbole de la ville, mais aussi grâce au blason apposé au centre de la rose des vents. Ainsi, l'architecte place Toulouse au centre du repère. Le planisphère en verre au premier étage est visible du rez-de-chaussée, il traduit l'ambition internationale de l'aéroport. À l'instar de ses autres réalisations, Valette allie différents styles architecturaux avec un certain régionalisme. Labro architecte du Bourget emploie le style paquebot cependant, ce n'est pas le cas de Valette pour l'aérogare de Toulouse-Blagnac. Alors que ce dernier a auparavant déjà utilisé ce style pour l'immeuble : 21 allée F. Mistral ; la maison 2 rue des Demoiselles et l'hôtel Ours Blanc à Toulouse.

II. Blagnac 1 : projet, plans, construction et évolution

1. Le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées

A. Prémices du projet et collaboration entre architectes et ingénieurs

Les premiers plans déposés en 1949 aux archives de la Chambre de Commerce sont signés de l'architecte : Jean Valette. Cependant, en 1950, les plans sont signés Valette, Montier et Champsaur sans explications dans les procès-verbaux. Le schéma d'implantation de l'aérogare en 1949, est signé Champsaur et Olivier (ingénieur TPE, chef du Bureau d'étude). Élaborer les plans s'avère plus difficile que prévu et retarde la mise en chantier de l'aérogare.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées fournissent plus d'explications sur leur volonté, mais aussi sur l'historique de l'aéroport. Ils rédigent la majorité de rapports, envoyés au Ministre des Travaux publics, ainsi qu'à la Chambre de Commerce. Leur volonté est aussi de s'inscrire dans le futur et d'être certains que la réalisation architecturale pourra être exploitée plusieurs années après son élaboration. La fonction des bâtiments est variable dans le temps, de par l'augmentation du nombre de passagers. Au cours d'une même année, le trafic moyen peut être variable (fluctuations saisonnières, journalières et horaires)¹²³. Mais les règles d'exploitation sont aussi susceptibles de changer. En gardant ces éléments à l'esprit, les Ponts et Chaussées proposent que la partie principale de l'aérogare fonctionne en permanence et à plein

123 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 8 juin 1949, *Aérogare de Toulouse - Blagnac, Aérogare définitive, Conception – Programme – Réalisation, Rapport de l'ingénieur T.P.E Chef du bureau d'études du Service des Bases Aériennes*, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse, n° 368/3, p. 1

rendement sur la base du trafic moyen. La seconde partie, complémentaire, est prévue pour absorber les pointes de trafic et n'est utilisée qu'une faible partie du temps. Il est possible que les « bâtiments d'appoints » soient traités plus modestement que les autres, ils ne doivent pas obligatoirement être de même confort ou de même luxe¹²⁴. Les solutions envisagées par les ingénieurs des Ponts et Chaussées permettent le cas échéant, suite à une évolution des lois, réglementations ou autres, de moduler la construction afin qu'elle puisse remplir un nouvel usage. Ainsi, même si la réalisation d'un dispositif imparfait est un risque qui subsiste, il sera suffisamment réduit pour être acceptable. En partant de ce postulat, les ingénieurs produisent plusieurs schémas datés du 1^{er} mai 1949. Ces schémas ne modifient pas l'enveloppe de l'aérogare, mais seulement l'aménagement intérieur. Ils sont un premier point de départ et de questionnement pour envisager l'emplacement des différents services constitutifs d'une aérogare. Ainsi, sur les huit schémas proposés à l'étude, les aménagements de l'aérogare sont scindés en deux : le service de commandement et de sécurité est installé dans un bâtiment spécialisé distinct (bloc technique). Il fait partie du même ensemble, mais sa conception est plus simple, car son utilisation future semble comporter moins d'aléas que le bloc trafic. Pour le bloc trafic, les besoins sont séparés en deux :

1. Besoins fondamentaux : formalités obligatoires pour les passagers : contrôle de compagnies, de santé, de police, de douane
2. Besoins annexes : installations pour la commodité des passagers : guichets de compagnies, lieux d'attentes, poste, restaurant, service d'escale, direction de santé

D'après Champsaur, l'essentiel de l'aérogare est constitué d'une circulation pour accomplir dans un ordre déterminé toutes les opérations imposées. Ainsi, parmi les huit schémas d'aménagement proposés quatre font partie du programme normal et quatre du programme réduit.

Schéma numéro 1 programme normal (*cf* vol. II, fig. 30) :

« Le bâtiment des moyens généraux est flanqué d'un côté de la batterie douanière, de l'autre des batteries de trafic intérieur. Le bloc technique a été implanté du côté de ces

124 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 8 juin 1949, *Ibid.*, p. 2

dernières.

Schéma acceptable au stade final seulement si les règles d'exploitation actuellement en vigueur ne changent pas. Il comporte toutefois quelques inconvénients : Le bâtiment des moyens généraux est éloigné du bloc technique dans lequel sont installés les services de commandement de l'Aéroport. Et même au stade final, la surface totale sera mal utilisée pendant toute la majorité du temps. Ces bâtiments formant un tout et étant conçus pour un trafic exceptionnel donneront l'impression d'être vides lorsque le trafic enregistré atteindra la valeur du trafic fondamentale, c'est-à-dire 90 % du temps¹²⁵. »

Schéma numéro 2 programme normal (*cf* vol. II, fig. 31) :

« Est analogue au précédent sauf que le bloc technique est implanté du côté de la batterie de trafic douanier. L'avantage de cette permutation est que l'on obtient tout de suite un ensemble cohérent. Mais les autres inconvénients subsistent à savoir :

- éloignement du bloc technique et du bâtiment des moyens généraux.

- mauvaise utilisation de la surface totale, une notable partie du temps.

Ces deux exemples mettent en évidence la nécessité de s'affranchir autant que possible de toute fonction future à faire remplir par les bâtiments. Ils montrent aussi l'intérêt de proportionner l'élément principal de l'aérogare aux besoins sensiblement constants et permanents.

Ces deux points de vue se rejoignent. En effet, en ne considérant que l'immédiat, ou du moins un avenir rapproché on peut aisément réaliser des bâtiments correspondant à des besoins présents et réels. On obtient donc tout de suite un ensemble cohérent et on réserve autant qu'on peut le faire l'évolution de la fonction que les bâtiments auront à remplir dans l'avenir.

D'autre part, si ces besoins immédiats sont satisfaits par la partie principale de l'aérogare, celle-ci correspond aussi aux besoins constants et permanents de l'avenir. On a donc allégé le problème de telle sorte qu'il n'existe plus comme élément

125 *Ibid.*

indéterminé que les pointes accidentelles de trafic qui pourront être absorbées par des moyens appropriés et faciles à définir en connaissance de cause¹²⁶. »

Schéma numéro 3 et 4 programme normal (*cf* vol. II, fig. 32 & fig. 33) :

« Les schémas n°3 et 4 constituent des solutions basées sur ces principes. Le schéma n°3 représente en fait deux aéroports :

Une aéroport principale avec une batterie de trafic douanier un bâtiment pour les moyens généraux dont la surface correspond aux besoins permanents et une batterie de trafic intérieur de développement réduit.

Et une aéroport annexe destinée à être réalisée ultérieurement par étapes et comportant de nouvelles batteries de trafic un hall complémentaire de surface modeste dont la position sur le front d'opérations pourra d'ailleurs être précisée en temps utile.

Ce schéma serait satisfaisant si l'un des inconvénients énumérés pour les schémas n°1 et 2 ne subsistaient pas, à savoir l'éloignement du bloc technique et du bâtiment des moyens Généraux.

Le schéma n°4 permet de supprimer cet inconvénient tout en conservant les autres avantages du schéma précédent.

Ici encore nous prévoyons des installations nettement distinctes suivant qu'elles sont destinées au trafic fondamental ou au trafic supplémentaire exceptionnel mais nous implantons le bloc technique du côté de la batterie réservée au trafic intérieur, dont le développement pour la partie principale est beaucoup plus faible que celui d'une batterie douanière.

L'extension se fera donc du côté opposé et les schémas N°4 et 4 bis figurent deux des solutions possibles pour réaliser cette extension.

À titre indicatif, on peut noter que la capacité des installations principales que nous

126 *Ibid.*, p. 9

venons de décrire est déjà importante. Les installations réservées au trafic représentent un front d'opérations de 120 m à 140 m environ, ce qui permet de desservir simultanément 2 avions douaniers et 2 ou 3 avions des lignes intérieures (l'un de ceux-ci stationnant devant le bâtiment des moyens généraux – voir schéma n°4 -)¹²⁷. »

Champsaur joint également un plan du rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 34), du premier étage (*cf* vol. II, fig. 35), du deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 36), ainsi que les façades et coupes (*cf* vol. II, fig. 37). L'ingénieur en chef propose quatre autres schémas (*cf* vol. II, fig. 38, 39, 40, 41) pour un programme réduit, il ne rédige pas de commentaire. Le fonctionnement entre les schémas du programme normal et réduit est identique, cependant, l'arrivée sous douane ainsi que les différents bureaux sont transformés en zone de fret. La zone d'attente du départ sous douane est également réduite. Pour ce programme réduit, Champsaur envisage aussi un rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 42), un premier étage (*cf* vol. II, fig. 43) et un deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 44). Les élévations des façades jointes au programme réduit sont similaires au programme normal.

La comparaison des façades entre les différents projets proposés permet d'apprécier une différence de style architectural notable (*cf* vol. II, fig. 45).

Les relevés et études faits en amont permettent aux ingénieurs de dégager des règles générales de conception et de construction des aérobares. Ces dernières confirment qu'il est nécessaire d'avoir une partie des installations susceptible d'être modifiées. N'importe quelle installation doit pouvoir être supprimée le cas échéant selon les besoins. Selon les ingénieurs, les règles même très précises ne peuvent pas être efficaces pleinement dans tous les cas.

La partie commerciale prend une place importante dans les aménagements selon la demande des principaux acteurs de financement : le Département de la Haute-Garonne, la Ville de Toulouse et la Chambre de Commerce. En 1949, l'aérodrome de Toulouse est classé comme l'un des mieux équipés de la nation¹²⁸. Pourtant, les différents services sont logés dans une série de baraques en bois provenant de la récupération et sont dans un état de vétusté avancé. Les aménagements sont extrêmement sommaires et ne correspondent pas à la classe de

¹²⁷ *Ibid.*, p. 10

¹²⁸ *Ibid.*, p. 16

l'aérodrome, à son infrastructure et à sa qualité de port aérien de la quatrième ville de France¹²⁹.

Début 1950, lors d'une séance tenue par la Chambre de Commerce, M. Igon, alors président, signale un article publié le 10 décembre 1949 dans la revue *Les Ailes*, où les aménagements de l'aéro-club de Rabat (Maroc) sont comparés avec la « pauvre petite aérogare de Toulouse¹³⁰ ». Il est vraiment nécessaire de commencer l'édification de l'aérogare de Blagnac. La dépense globale est estimée à 90 millions de francs au début de l'année 1950 (2 626 944 euros en 2020¹³¹), dont 30 millions de francs (875 648 euros en 2020¹³²) pris en charge par la Chambre de Commerce. Six millions de francs (175 129 euros en 2020¹³³) sont également inclus en cas d'imprévu. Il est porté à la connaissance de la Chambre les statistiques comparatives du trafic aérien des aérodromes français des 9 premiers mois de l'année 1948 et 1949 ; ainsi, Toulouse se classe après Bordeaux, Lyon, Nice et d'autres. Néanmoins, les chiffres montrent un accroissement du trafic aérien à Blagnac, ce qui est une bonne nouvelle¹³⁴.

La ville Toulouse n'est pas la seule à faire face aux difficultés ; « l'aérogare-guérite¹³⁵ » de Lyon ne fait pas d'heureux. L'aéroport de Lyon-Bron inauguré en 1930, bénéficie d'un emplacement géographique avantageux. Néanmoins, peu de travaux ont été faits pour remédier aux destructions de la guerre, laissant ainsi l'aérogare dans un certain état de délabrement. Les compagnies aériennes préfèrent se diriger vers d'autres structures étrangères¹³⁶.

En 1950, beaucoup de compagnies privées ont disparu tandis que d'autres ont fusionné. Sur cinquante entreprises ayant obtenu l'autorisation d'exploiter depuis trois

129 *Ibid.*, p. 17

130 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-Verbal 1950*, Privat, 1951, p. 48-49

131 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

132 *Ibid.*

133 *Ibid.*

134 *Procès-Verbal 1950*, *Op. cit.*, p. 69

135 « L'aéroport de Bron retrouvera-t-il la place qu'il n'aurait jamais dû perdre », *Le progrès*, s.d., Archives départementales du Rhône n°694W538

136 *Ibid.*

ans, il n'en reste plus qu'une dizaine¹³⁷. Le prix d'un billet d'avion coûte cher et les vols semblent dangereux. Des campagnes publicitaires sont faites pour vanter la performance des avions, leur rapidité et leur puissance. La compagnie Air-Maroc informe à ce moment-là la Chambre de Commerce de Toulouse de sa décision de suspendre la ligne Bordeaux - Toulouse - Barcelone, pour une période indéterminée. Il devient urgent de réaliser l'aérogare. Mais comme souligné précédemment, les différentes formalités et l'approbation de chaque partie retardent la construction. Le 13 mai 1950, le Conseil général de Haute-Garonne prend la décision de créer une Commission Technique destinée à la mise en œuvre de l'aérogare de Toulouse-Blagnac. Le 31 mai, au cours de la première réunion de la commission technique sous la présidence de l'ingénieur Champsaur, il est suggéré qu'un deuxième architecte soit adjoint à Valette et que le projet soit établi avec le concours et sous le contrôle du service des Ponts et Chaussées. Cette décision vise à raccourcir le délai de l'étude complémentaire devant être menée. Valette ayant donné son accord, il est décidé que Montier, architecte DPLG lui serait adjoint¹³⁸.

Jean Montier (1911-1992) né à Dijon, est un architecte et peintre. Il obtient son diplôme à Paris en 1933 avec son projet de base aéro-navale¹³⁹, (*cf* vol. II, fig. 46). Il exerce ensuite à Marseille et à Toulouse¹⁴⁰, puis en tant qu'architecte des bases aériennes françaises d'Outremer. Il est également architecte de la Chambre de Commerce de Toulouse jusqu'en 1980.

Lors de la deuxième séance (le 22 juin 1950) de la commission technique, les nouveaux plans dressés par Montier et Valette sont présentés¹⁴¹. Champsaur mentionne que sur le plan fonctionnel, la solution proposée tient compte des indications de la section architecture et urbanisme de la Direction des Bases

137 *Procès-Verbal 1950, Op. cit.*, p. 364

138 *Ibid.*

139 Marie-Laure CROSNIER LECONTE, « Montier Jean », *AGORHA*, 2008, [en ligne], consulté le 9 juin 2021. URL : <https://agorha.inha.fr/inhaprod/ark:/54721/00285583>

140 Maurice CULOT et Jean-Paul MIDANT, « Toulouse, Campus de Rangueil, Inventaire du patrimoine architectural et paysager », *Styles Architects*, 2011, [en ligne], consulté le 31 août 2020. URL : <https://docplayer.fr/10108497-Inventaire-du-patrimoine-architectural-et-paysager.html>

141 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Lettre datée du 29 juin 1950 destinée au président de la CCI, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

Aériennes (DBA). Quelques modifications sont faites ; au niveau architectural, les façades sont simplifiées et modernisées (*cf* vol. II, fig. 45). Champsaur précise plus tard que :

« L'ensemble du bâtiment est traité avec une grande sobriété de lignes et un souci marqué d'affirmer le caractère horizontal s'harmonisant avec celui que possède l'ensemble d'un Aéroport et les aéronefs qui le fréquentent. Cette sobriété et cette simplicité doivent d'ailleurs s'harmoniser au mieux avec l'aspect racé des avions modernes¹⁴² ».

La commission déclare que l'étude est conforme aux attendus et donne son accord à l'adoption du projet. Champsaur conclut que désormais plus rien ne s'oppose à ce que le projet soit réalisé. Concernant les autres modifications architecturales faites par la commission technique, il est décidé de supprimer les trois travées d'extrémité (640 m² plancher au total) à titre provisoire. Cette décision entraîne la suppression du port franc et la compression générale des locaux destinés au service des voyageurs sous douane. Par soucis d'économie, les plafonds sont simplement constitués d'enduits au plâtre hormis dans le grand hall où pour des raisons esthétiques, il est décidé d'établir un plafond suspendu. Néanmoins, ce n'est pas la fin des difficultés pour l'aéroport de Blagnac.

Un appel d'offres est demandé en octobre 1950, le premier marché est lancé en avril 1951 et les travaux démarrent en juin 1951. Cependant, la présence d'une déviation de voie de circulation empêche l'installation du chantier de l'aérogare. De longues négociations commencent avec le Ministère des Travaux publics afin d'accepter de décharger les collectivités locales de cette dépense et de l'inscrire au budget de l'État. Entre-temps, l'indice des prix augmente. La dépense s'élève à 170 millions de francs (4 274 358 euros en 2020¹⁴³), alors que le crédit total nominal contracté est de 60 millions de francs (1 508 597 euros en 2020¹⁴⁴). Fin 1951, chacune des collectivités

142 Michel-Adolphe CHAMPSAUR Rapport, *s.d.*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

143 Insee, Année de conversion: 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

144 *Ibid.*

décide de porter son crédit à 30 millions (754 298 euros en 2020¹⁴⁵), soit un total de 90 millions de francs (2 262 895 euros en 2020¹⁴⁶) ; c'est encore insuffisant. En décembre 1951 les prix continuent de monter, les crédits doivent être portés à 40 millions de francs soit 120 millions de francs (3 017 194 euros en 2020¹⁴⁷), dépense conséquente pour 1952. Lors du dernier rajustement de la participation des collectivités locales aux dépenses de la construction du bloc trafic de l'aérogare, certains représentants des collectivités se demandent si de tels investissements dans l'équipement commercial de l'aéroport de Toulouse sont justifiés. Cependant, Champsaur défend le projet.

« Pour notre part, nous estimons que le transport aérien est le transport de l'avenir, que la France en général et Toulouse en particulier ont beaucoup de retard dans ce domaine et qu'en ne cherchant pas à rattraper ce retard et à préparer l'avenir, Toulouse compromettrait irrémédiablement son essor agricole, industriel et commercial, c'est-à-dire tout son avenir économique.

Nous avons développé trop souvent ce point de vue, devant les assemblées locales, pour qu'il soit nécessaire d'y revenir à nouveau et nous rappellerons simplement que des collectivités telles que celles de Bordeaux, Lyon, Marseille, dès avant la guerre de 1939-45 ou, plus récemment, Montpellier, Perpignan, Nice surtout, ont fait ou sont en train de faire, pour leur équipement aéronautique, des efforts financiers beaucoup plus importants que les collectivités toulousaines¹⁴⁸ »

Après tous ces retards, l'aérogare peut être mise en chantier avec le dernier appel d'offres fait. Les Ponts et Chaussées ont présenté plusieurs avant-projets, ainsi que des plans et des coupes de la future aérogare en 1949. Comme indiqué en amont, il est décidé que les Ponts et Chaussées ainsi que les architectes : Valette et Montier travaillent de concert afin que l'élaboration du projet soit plus rapide et d'arriver à un compromis architectural. Ainsi, les plans définitifs de 1950 sont proposés à l'étude. L'ensemble du projet se compose d'un rez-de-chaussée, de deux étages et d'un

145 *Ibid.*

146 *Ibid.*

147 *Ibid.*

148 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 9 avril 1952, *Rapport de l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1

sous-sol.

La façade côté ville (*cf* vol. II, fig. 47) est composée de trois travées, avec trois niveaux, celle de gauche et celle de droite sont identiques. La travée centrale est plus large que les deux autres. Les trois travées sont séparées par deux larges bandes verticales en brique. Les travées de gauche et de droite sont constituées majoritairement de vitres. Elles sont re-décomposées en trois carrés superposés délimitant les différents niveaux. L'entrée s'effectue par une porte de deux battants et est encadrée par un portique avec un auvent. Au troisième niveau il y a un garde-corps, qui suppose l'existence d'une terrasse. La travée centrale est vitrée jusqu'au troisième niveau. La façade est délimitée par un portique en béton. Le reste du bâtiment est en béton, le tout est rythmé par de larges baies, mais avec plusieurs croisillons. Au rez-de-chaussée le côté sud bénéficie d'un auvent tandis que la partie nord est découpée en douze sections par les poteaux qui soutiennent le auvent.

La façade côté piste (*cf* vol. II, fig. 48, fig. 49 a) & fig. 49 b)) est aussi sur deux niveaux, mais cette fois-ci avec cinq travées délimitées par d'étroites bandes de béton. La travée centrale du premier niveau comporte deux portes d'entrée à deux battants, juste au-dessus se trouvent six fenêtres carrées. Les autres travées du rez-de-chaussée sont vitrées, excepté la partie en soubassement. La travée de gauche ne comporte que sept fenêtres carrées en hauteur. La travée de droite bénéficie d'une baie rectangulaire et de sept fenêtres en hauteur. Un large bandeau sépare le rez-de-chaussée du premier étage. Au premier étage, se trouve le balcon du restaurant. Le garde-corps n'est pas plein. La travée centrale du premier étage et la travée à sa gauche et à sa droite bénéficient d'une porte-fenêtre avec deux larges fenêtres les encadrant. La travée de l'extrémité gauche et droite ont trois fenêtres. Les cinq travées du premier étage comportent aussi les mêmes hautes fenêtres carrées qu'au rez-de-chaussée. Il y a également un balcon au deuxième étage dont le garde-corps est plein. Il n'y a pas d'ouvertures. L'acrotère semble légèrement en retrait et clôture la façade.

Côté ville, les passagers pénètrent dans l'aérogare par une porte à double battant (*cf* vol. II, fig. 50). Cet accès donne directement dans le hall où chacun des quatre coins est réservé à un commerce, excepté un, destiné à l'enregistrement des bagages

hors douane et le guichet des compagnies. Côté ville, se trouve un îlot destiné aux renseignements, aux interprètes et initiatives. Juste en face, un escalier permet de se rendre à l'étage supérieur. L'accès aux pistes se fait en face de la porte d'entrée côté ville. Le côté nord du bâtiment est consacré à la livraison des bagages, au change, aux bagages intercalaires, aux douanes. Les bureaux des douanes se situent côté piste, à proximité de quatre bureaux de change, un bureau de douane, un bureau de police et une grande pièce destinée à l'attente au départ, avec des toilettes et un bureau de fouille. Dans le prolongement du secteur douane, au centre se trouve : la police, le pôle santé et la salle d'attente à l'arrivée. La partie sud du bâtiment est consacrée majoritairement au fret, il y a également des sanitaires, un taxiphone, des bureaux de poste et un bureau de réception de la Chambre de Commerce. Côté ville, il y a seulement quatre ouvertures, la première est la porte d'entrée donnant sur le hall. Les trois autres portes sont réparties sur la façade nord à égale distance. Douze accès donnent sur la piste dont deux sont destinés au fret. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées et les architectes Valette et Montier ont aussi séparé les lignes métropolitaines, des lignes hors frontières. Mais il n'y a pas de salle d'attente pour les lignes métropolitaines, l'aile sud-est uniquement réservée au fret.

L'accès à l'étage (*cf* vol. II, fig. 51) se fait par un escalier tournant, débouchant sur un large couloir menant au restaurant. Le restaurant occupe quasiment un quart du hall, le reste est destiné au vide du hall. Dans le coin côté piste du restaurant se trouve le bar. Une terrasse est accessible devant le restaurant grâce à trois ouvertures à deux battants, pour profiter du décollage et atterrissage des appareils. La partie nord vers les pistes est consacrée au service du restaurant, des vestiaires, des bureaux pour les compagnies (qui bénéficient d'une terrasse accessible grâce à huit ouvertures), le reste (et majorité) est consacré au vide de la salle de visite. Le sud du bâtiment est destiné au vide de salle.

L'accès au deuxième étage se fait grâce au même escalier (*cf* vol. II, fig. 52). Le second niveau bénéficie de trois terrasses accessibles, de deux locaux de dépôt et six chambres pour les pilotes (côté ville), avec six salles de bains.

Au niveau sous-sol (*cf* vol. II, fig. 53), la partie sous le hall est aménagée et consacrée aux dépôts de commerce, à deux fosses septiques, une chambre froide, la

climatisation, la chaufferie et au transformateur. Il reste deux locaux de disponibles. Il y a également une galerie de visite.

En ce qui concerne les matériaux, Valette fournit une lettre datée du 3 août 1949 approuvée par Champsaur. À cette date, les deux hommes ne travaillent pas encore ensemble. Cependant, bien que la lettre soit antérieure à leur collaboration, des éléments comme les enduits intérieurs, extérieurs, les regards de visite, l'épuration des eaux, les appareillages, le chauffage, les peintures, les responsabilités et pénalités ou primes sont certainement inchangés. À ce jour, aucun rapport mentionnant des modifications n'a été versé aux archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse. Ainsi, la lettre en question est proposée à l'étude. Les consignes concernant les enduits extérieurs sont les suivantes :

« Les parties apparentes de la maçonnerie en béton recevront un enduit en mortier bâtard au dosage de 140 kg de chaux et 260 kg de ciment. Ces enduits seront parfaitement dressés et lissés au bouclier. Ils seront légèrement teintés en gris et de couleur uniforme. L'épaisseur totale de l'enduit terminé, compris le crépi, devra être au moins de 0,015. Une chape en ciment hydrofugé de 0,015 d'épaisseur sera exécutée sur le dessus des corniches et acrotères avec gorge de raccordement¹⁴⁹. »

L'ossature apparente (piliers, arcs, colonnes de façade) doit recevoir un enduit composé de ciment et de dolomie bouchardée. La boucharde est un outil à percussion dont les deux extrémités sont pourvues de pointes en diamant. Le nombre de pointes est variable (entre 4 à 400). La boucharde permet d'aplanir la surface mais aussi d'obtenir une finition décorative¹⁵⁰. Les murs intérieurs sont enduits de plâtre sur une épaisseur totale de 0,15 cm afin de recevoir par la suite la peinture. Tous les plafonds reçoivent un enduit au plâtre et deux couches de peinture sur blanc gélatineux. Tous les murs ou cloisons enduits reçoivent trois couches de peinture à l'huile. La partie inférieure en soubassement jusqu'à 1,20 m au-dessus des sols reçoit une teinte plus foncée que la partie haute avec une bande séparative.

149 Michel-Adolphe CHAMPSAUR et Jean VALETTE, Rapport daté du 3 août 1949, *Matériaux aérogare*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 170/1

150 « Outil de carrier : la boucharde », *Patrimoine bzh*, 2005, [en ligne], consulté le 18 juillet 2020.
URL : <http://patrimoine.bzh/gertrude-diffusion/dossier/outil-de-carrier-la-boucharde/a682cbc3-c9a7-484c-a02b-ccfef453b89a>

Il semble que la coupole et le dallage en mosaïque de marbre du grand hall aient été supprimés, probablement pour des causes budgétaires et plastiques.

Il est prévu que les fosses septiques évacuent leur affluent vers un lit bactérien situé à 100 m du bâtiment. Les architectes et l'ingénieur en chef prévoient d'utiliser des matériels, matériaux, machines, appareils, outillages et fournitures d'origine française. Néanmoins, dans le cas contraire, des dérogations pourront être accordées¹⁵¹. L'éclairage est fait au tube fluorescent le long des deux murs limitant la douane et le hall, ainsi que dans les salles d'attente et le départ sous douane. Dans les bureaux, les chambres et services, les salles de bains, les W.C. et lavabos, l'éclairage sera fait par des lampes plafonniers. Les couleurs prévues dans le bâtiment ne sont pas explicitées, Valette mentionne simplement qu'il donnera les tons.

B. Construction d'une architecture moderne - 1953

Plusieurs différences sont notables entre le projet proposé par Valette et le projet accepté. Les espaces sont plus ouverts ; les grandes zones telles que les douanes, les commerces, le fret, les salles d'attente, les différents bureaux (compagnies, douane, police, santé) sont conservées, mais ne sont pas agencées de la même façon. Il y a moins de cloisons, de couloirs, de petits bureaux. L'ensemble est simplifié, plus aéré. Le cheminement du passager semble plus fluide. Il progresse d'une étape à l'autre sans être ralenti par les nombreux couloirs, recoins, salles d'attente de la première solution. Le fait de proposer un deuxième étage permet d'envisager un aménagement moins groupé. Les chambres proposées dans le premier plan de Valette au premier étage, en face du restaurant sont maintenant au deuxième étage. L'aménagement des bureaux des compagnies reste le même, mais le port franc a lui été supprimé. Le restaurant occupe environ la même surface et donne également côté piste. La construction d'un deuxième étage permet d'accueillir non seulement des chambres destinées aux pilotes mais, aussi trois grandes terrasses avec deux petites terrasses.

Dans son premier plan, Valette avait fait le choix de dessiner un sous-sol rectangulaire très étroit suivant la galerie de visite. Ce qui n'est pas le cas dans ce

¹⁵¹ Michel-Adolphe CHAMPSAUR et Jean VALETTE, Rapport daté du 3 août 1949, *Matériaux aérogare*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 170/1

projet, ou le sous-sol est aménagé en carré directement sous le grand hall, permettant un nombre plus important de locaux pour les dépôts de commerces. Au niveau plastique, la façade côté ville est très géométrisée et simplifiée, les formes utilisées sont rectangulaires ou carrées. Il y a beaucoup de fenêtres divisées avec des croisillons. Les couleurs extérieures du bâtiment n'étant pas communiquées par l'architecte, il est difficile de se prononcer sur les tons employés, d'autant plus que le bâtiment a certainement bénéficié d'un ravalement de façade. Actuellement, les teintes sont une variation de la couleur de la brique foraine - rouge, ocre et beige - présente sur deux travées côté ville. Les encadrements et les croisillons des fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage, côté ville sont blancs, de même que les portes d'entrées. Le balcon du deuxième étage est couleur ocre. Le portique encadrant la façade est beige. Plus à droite, les poteaux sont plus foncés que la brique.

La façade côté piste comporte moins de surfaces vitrées que côté ville. Le style des années 1950 a une volonté de modernité, bien qu'il se place entre tradition et modernisme¹⁵². Cependant, dans le cas présent, le style se veut plus moderne que traditionnel. Cela s'observe notamment par les façades organisées, quadrillées, les grands avant-toits, les matériaux locaux, ou les détails artisanaux. La façade est structurée grâce aux fenêtres.

Le 9 avril 1952, l'ingénieur en chef Champsaur rédige un rapport récapitulatif des décisions et travaux faits concernant l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Au cours de sa lettre, il fait une comparaison entre Toulouse et Zurich (Suisse). De par sa population (Zurich : 380 000 habitants, Toulouse : 270 000 habitants), par sa situation (la Suisse comptabilise 4 300 000 habitants ; la région du sud-ouest de la France avec les seize départements (Ariège, Aude, Aveyron, Dordogne, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Hérault, Landes, Lot, Lot-et-Garonne, Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Pyrénées-orientales, Tarn, Tarn-et-Garonne totalise 5 200 000 habitants). Zurich est toutefois plus encadrée par d'autres villes d'importances comparables et possédant aussi des aéroports : Bâle : 173 000 habitants : 75 km ; Berne : 142 000 habitants : 100 km ; Genève : 134 000 habitants : 225 km (distance à vol d'oiseau). Alors que

152 Gérard MONNIER, *L'architecture du XX^e siècle*, Paris, 2000, p. 77, [en ligne], consulté le 3 juin 2020. URL : <https://www.cairn.info/l-architecture-du-xxe-siecle--9782130507598.htm>

Toulouse n'est encadrée que par Bordeaux : 225 000 habitants : 210 km et Marseille : 640 000 habitants : 320 km. En 1952, la construction de l'aérogare définitive de l'aéroport de Zurich (*Kloten airport*) est en train d'être achevée. La société immobilière a dépensé 9 800 000 francs suisses (un milliard de francs français soit 22 455 675 euros en 2020¹⁵³). Champsaur à ce propos mentionne : « Il est vrai que l'aéroport de Zurich, malgré la concurrence de ses voisins, a su amener son trafic à un niveau bien supérieur à celui que connaît actuellement l'aéroport de Toulouse¹⁵⁴. » Bien qu'en France, le transport aérien ne soit pas encore beaucoup utilisé à ce moment-là, le trafic a augmenté à Toulouse de façon plus sensible qu'à Bordeaux ou Marseille.

« On peut donc espérer qu'une fois doté d'un équipement commercial convenable, l'aéroport de Toulouse-Blagnac, qui possède déjà l'une des meilleures infrastructures existant en France, connaîtra un essor qui l'amènera au niveau des aéroports des villes - françaises ou étrangères - comparables par leur importance économique¹⁵⁵. »

Avant les travaux de 1949, l'aéroport de Zurich accueille également ses passagers dans des baraques en bois. La comparaison de Champsaur entre l'aéroport de Zurich et celui de Toulouse est ambitieuse. Certes, des dépenses conséquentes sont prévues pour l'aérogare toulousaine, mais les plans du *Kloten airport* - présentés en 1945 au gouvernement fédéral - prévoient des installations capables de gérer le trafic aérien international. Le projet de l'aéroport Suisse coûte environ 1 milliard de francs, C'est aussi la première dépense envisagée pour Toulouse, lors de la présentation du projet Reynaud, abandonné par la suite car trop coûteux et ambitieux. Vers 1945, l'aéroport de Zurich fait des travaux sur sa piste principale pour accueillir des avions de 80 tonnes. La piste principale est portée à 3 000 m de long par 400 m de large. C'est aussi ce que fait Toulouse en 1946, pour faire voler le SE2010 (74 tonnes) présenté par la SNCASE. La piste principale est portée à 2 500 m de long par 60 m de large. Toulouse met plus de temps à mettre en place des installations commerciales, pour

153 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

154 Michel-Adolphe CHAMPSAUR, Rapport daté du 9 avril 1952, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 417/1, p. 7

155 *Ibid.*, p. 9

développer son trafic et son importance. Les nouvelles installations à Zurich sont inaugurées le 29 août 1953. Le nouveau terminal bénéficie de très grandes fenêtres laissant l'opportunité aux passagers d'admirer le balai aérien (*cf* vol. II, fig. 54). L'aéroport s'inspire du terminal national de Washington. Il y a également des restaurants et des commerces ; Zurich a la volonté de doter son aéroport d'une fonction commerciale. Trois ans plus tard, un projet d'extension est soumis la même année qu'à Toulouse. Concernant l'architecture, les deux bâtiments n'ont pas la même envergure, mais il y a quelques similitudes entre les deux façades. Un bloc rectangulaire semble se détacher et s'avancer à Zurich comme à Toulouse. Les deux travées de briques ne sont pas présentes à Zurich, mais nous retrouvons les vitrages rectangulaires étroits. À Zurich, la tour de contrôle est intégrée au bâtiment, celui-ci est plus haut que la première façade, ce qui n'est pas le cas à Toulouse où elle n'est pas comprise et se tient quelques mètres plus loin. Les deux bâtiments sont traités de façon plutôt sobre. Un avant-toit est présent à Zurich comme à Toulouse, les deux sont soutenus par des poteaux. Cependant, Toulouse fait le choix de positionner l'avant-toit sur les autres façades et pas à l'entrée du bâtiment et inversement à Zurich qui le positionne à l'entrée de son aérogare et le prolonge sur la partie droite.

En 1949, Genève inaugure son aérogare, conçue pour accueillir 300 000 passagers. L'année suivante, l'aéroport compte déjà 209 000 voyageurs et se place comme concurrent direct de l'aéroport de Zurich¹⁵⁶. Des similitudes entre la façade de l'aérogare de Genève et de Toulouse-Blagnac peuvent être observées. Les deux façades sont rectilignes, un bloc rectangulaire central se détache du bâtiment. Les fenêtres plus étroites rythment à la façade de l'aérogare (*cf* vol. II, fig. 55). L'aménagement intérieur, est découpé en sept morceaux : A, B, C, D, E, F, G. Les passagers entrent dans la partie D, côté ville et sont directement dirigés vers une aile du bâtiment (*cf* vol. II, fig. 56). La forme étroite du hall ne permet pas d'attente dans le hall d'entrée, contrairement à Blagnac.

En 1948-1949, Toulouse se classe après les aérodromes de Bordeaux, Lyon et Nice. Il semble pertinent de s'intéresser à l'aéroport de Nice dont la construction a été dirigée par un ingénieur des Ponts et Chaussées : Louis Lesieux. L'aéroport est

156 « Cointrin : du champ d'aviation à l'aéroport intercontinental », *Pionnair*, s.d., [en ligne], consulté le 10 juin. URL : <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article48>

également construit sur l'initiative de la Chambre de Commerce de Nice, tout comme à Toulouse et bien d'autres aéroports à cette période.

Louis Lesieux, né en 1907 à Liévin (Pas-de-Calais), est Polytechnicien et ingénieur du Corps des Ponts et Chaussées. En 1944, il est chargé par le Gouvernement provisoire d'assurer les fonctions d'ingénieur en chef des Alpes-Maritimes. Rétablissant les voies de communications coupées pendant la guerre, il saisit l'importance que va prendre le transport aérien dans les prochaines années. En 1948, Lesieux devient le premier directeur général de l'aéroport de Paris et en 1955 le directeur général d'Air France. Il décède le 5 juillet 1996.

En 1945, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées propose d'exécuter les travaux à l'aéroport de Cannes car le terrain de Nice à cause de la guerre n'est pas encore utilisable. Toutefois, le Préfet des Alpes-Maritimes refuse, et insiste sur l'importance d'avoir deux aéroports sur la Côte d'Azur ; en effet, « ils seront complémentaires¹⁵⁷ ». Le comité de défense des intérêts des quartiers Lavallière - Saint-Augustins - Arénas, s'oppose à l'établissement du futur aéroport. De multiples raisons sont évoquées : les accidents qui ont lieu à l'aérodrome de la Californie ; le coût des travaux ; dénaturation du quartier mais aussi le fait que l'aéroport ne soit pas établi hors les murs de la ville, occasionnant ainsi des nuisances. La Chambre de Commerce de Nice et la Mairie de la ville, réussissent toutefois à faire entreprendre les travaux de construction de l'aéroport : Nice-le-Var. Le premier projet porté par la Chambre de Commerce de Nice et la mairie voit le jour en 1930, le but est l'amélioration des infrastructures et l'agrandissement pour une ouverture à l'activité commerciale. En 1944, la longueur de la plate-forme est portée à 1 600 m au lieu de 750 m, une piste en dur, longue de 1 350 m est construite. En, 1945, Air France s'installe à côté de l'Aéroport. En 1948, la piste principale est portée à 1700 m, l'année suivante, l'aérogare provisoire est mise en service et accueille 178 339 passagers. La Chambre de Commerce change le nom de l'aéroport, passant de Nice-le-Var à Nice-Côte d'Azur. Les pistes continuent d'être ajoutées ; en 1952 un nouveau projet de piste est en discussion : 2 000 m de longueur pour 60 m de largeur, prévue pour être élargie

157 Lettre datée du 26 février 1945, de l'ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à M. le Préfet des Alpes Maritimes, Archives départementales des Alpes-Maritimes n°616W302

de 30 m de plus et rallongée¹⁵⁸. En 1956, la conception d'une nouvelle aérogare est planifiée. Il est envisagé de construire 14 500 m² répartis sur quatre niveaux, de séparer les arrivées des départs. Les travaux démarrent cette même année. L'aérogare moderne est inaugurée en 1957, l'aéroport peut accueillir les plus gros avions commerciaux avec la piste de 2200 m de long.

Aujourd'hui, il ne reste pas de trace de cette aérogare entièrement absorbée par le nouveau terminal. En comparant la façade de l'aérogare de Toulouse-Blagnac (*cf* vol. II, fig. 48) et celle de l'aérogare de Nice (*cf* vol. II, fig. 57 et 58), la différence est notable. L'aérogare de Toulouse est plus petite, mais bénéficie aussi d'un style plus simplifié, plus épuré que celle de Nice. La façade comporte plus de surface vitrée. Ce qui n'est pas le cas à Nice où les fenêtres carrées rythment la façade par leur espacement et régularité. Nice fait le choix de construire de grands avant-toits s'avancant presque à la rencontre du passager et l'accompagnant dans le bâtiment. Ces derniers semblent traités avec plus de légèreté de par leur faible épaisseur et la finesse des poteaux les soutenant. Contrairement à Toulouse où les avant-toits sont plus courts et plus épais. Sur la façade de l'aérogare de Nice nous notons qu'un balcon est plus en saillie sur le côté ville. La façade n'est pas régulière, plusieurs éléments s'avancent ou sont plus en retrait. À l'inverse de Toulouse, la façade principale reste relativement plane. Nous remarquons que Nice a fait le choix d'inscrire le nom de l'aéroport sur la façade côté ville, ce qui n'est pas le cas à Toulouse.

La façade côté piste de l'aérogare toulousaine rappelle le rationalisme avec ses formes géométriques simples, dépouillées d'ornements et une certaine standardisation. Les façades sont rythmées par la structure poteaux-poutres apparente¹⁵⁹. L'architecture rationaliste n'est pas uniquement plastique, elle présente des ambitions philosophiques. Ce style passe par bien des hommes et évolue avec eux, de Fénelon (homme d'Église, théologien, et écrivain français) à Viollet-le-Duc (architecte, écrivain français), Le Corbusier (architecte) et bien d'autres. Les théories

158 Lettre datée du 30 juillet 1952, du Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme à l'ingénieur en Chef du Service des Bases Aériennes des Alpes Maritimes, Archives départementales des Alpes-Maritimes n°1823W12

159 Catherine COMPAIN-GAJAC, « L'aérogare de Toulouse-Blagnac, un siècle d'architecture », *Midi-Pyrénées Patrimoine*, 2010, p. 67

de Viollet-le-Duc sur le rationalisme ont inspiré de nombreux architectes¹⁶⁰. L'élévation de la façade dessinée par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées rappelle la *Casa del Fascio*, à Côme (*cf* vol. II, fig. 59). Cette dernière est composée d'éléments géométriques très simples jouant sur un effet de pleins et de vides souligné par des matériaux clairs. La structure de l'aérogare donne également cet effet avec les différents balcons aux deux étages sans être aussi structurée que la *Casa del Fascio*. La façade de Blagnac 1 peut également être rapprochée du principe de construction utilisé par Le Corbusier : le Dom-ino (*cf* vol. II, fig. 60). Système constructif mis au point en 1914 par l'architecte. « C'est une structure en préfabriquée, composée d'un assemblage en béton armé de dalles soutenues par des poteaux, détaché du sol par des dés de béton. La dalle supérieure est un toit terrasse¹⁶¹ ».

L'aérogare est inaugurée « en grande pompe » en juin 1953¹⁶² (*cf* vol. II, fig. 61). Les prévisions du trafic tendent vers 900 passagers par jour, soit environ 35 000 par an.

« L'avion, constate J. Turquier le 9 avril 1955, est en train de révolutionner les moyens de transport et chaque ville importante a dû tenir compte de ce facteur nouveau [...]. Toulouse n'a pas failli à sa tâche : elle possède l'aérodrome sur lequel se dessine une des pistes les plus grandes d'Europe. Son aérogare est une des plus importantes, sinon en trafic, du moins en grandeur de bâtiments. Il n'y manque, en somme, que l'essentiel : des avions assurant des liaisons rapides avec d'autres villes de France et d'outre-mer. La 4^e ville de France mérite mieux, assène-t-il. Première de toutes, Toulouse exige une liaison régulière avec Paris permettant aux voyageurs de faire le voyage aller et retour dans la journée à des heures pratiques. Mais pour rendre l'affaire rentable, encore faudrait-il détaxer l'essence. M. Chaban-Delmas l'a promis en octobre 1954¹⁶³. »

Plusieurs usines de constructions aéronautiques se développent : Sud-aviation, Breguet, Potez-Fouga. Des prototypes sont mis au point : l'Armagnac et Caravelle (1^{er} avion civil à réaction français, le 1^{er} vol est effectué le 27 mai 1955 au départ de

160 Jean-Louis AVRIL, « Rationaliste (Architecture) », *Encyclopædia Universalis*, 2008, p. 2, 3, 4, 5, [en ligne], consulté le 26 août 2020. URL : http://www.universalis-edu.com/imprim_CL.php?nref=P152011

161 Catherine COMPAIN-GAJAC, *Op. cit.*, p. 73

162 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », La Dépêche, 2007, p. 17

163 *Ibid.*, p. 22

l'aéroport de Toulouse-Blagnac¹⁶⁴). Quatre mois plus tard, le bilan semble mitigé selon la Dépêche du Midi :

« l'horloge manque toujours, il n'y a pas de standard téléphonique, le comptoir des renseignements est toujours désert ; les WC ne sont indiqués que depuis 2 semaines, bureau de poste, de change et boîte aux lettres restent absents. Les passagers arrivant ne peuvent accéder au bar, au bureau de tabac ou marchand de journaux. La salle d'attente peut accueillir 60 personnes, mais il en faudrait le double, et nul haut-parleur ne permet de rassembler les passagers en goguette dans les nouveaux locaux. Pis, le bilan financier de l'aérogare est déficitaire. Défaut provisoire, affirment les optimistes, qu'un effort modéré suffira à corriger d'autant que le trafic, a augmenté de 50 %. Bel augure de l'avenir...¹⁶⁵ »

« Alors, ami voyageur, tu vas prendre l'avion ? Tu vois ce grand bâtiment moderne ? C'est notre aérogare de Blagnac. Il a coûté 300 millions de francs à nos collectivités locales... Gare ta voiture, là, à droite. Non, dans le parc il n'y a pas de gardien, il faudra faire confiance à ton prochain. Que dis-tu ? Elle va rester là à la pluie ? Voyons, dans quelques années, les jeunes arbres artistiquement plantés répandront de frais ombrages et feront office de toit... entre dans le hall. N'est-ce pas grandiose ? Que cherches-tu ? Les toilettes ? Là, sous l'escalier... pas facile à trouver, hein ? Tu vois, tu peux te rafraîchir... Ah ! Évidemment, il n'y a pas d'essuie-mains... qu'à cela ne tienne, prends ce morceau de papier blanc et jette-le...Où ? Ah ! Désolé, il n'y a pas de corbeille à papier.

Tu es en avance ! Alors, prends un fauteuil et attends... ah, oui, il y en a que dix-huit dans ce vaste hall et tous occupés. Eh ! Je le sais bien : ton appareil à soixante-six places et nombre de gens sont venus accompagner des partants. Reste debout alors et promène toi, mais alors débarrasse-toi de ta mallette et de ta gabardine... Où ? Je ne sais pas : il n'y a pas de porte-manteaux, ni de vestiaire... Tiens, là sur ce comptoir. Mais non, il ne sert à rien. Il est là, majestueux, uniquement pour l'esthétique. Les voyageurs sont enregistrés en face, près de la bascule, devant le comptoir derrière lequel s'étalent les seaux, balais et serpillières de l'équipe de nettoyage, à côté de cette plaque des égouts qui, il faut bien le dire, parfois débordent.

164 « 1955 – Premier vol de la Caravelle », *Archives Toulouse*, [en ligne], consulté le 3 août 2020.

URL : <https://urlz.fr/dzxs>

165 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 17

Ça y est ! Le diffuseur t'appelle. Tu vas passer à la douane. Curieux, hein, ces bancs de la douane ? Ils sont plus hauts que partout ailleurs. Bien-sûr ça n'est pas pratique, mais tellement plus joli quand du grand hall on en admire la perspective. Maintenant, passe par là... Quoi ? mais non, il n'y a pas ici de marché aux bestiaux ! Cette vieille et horrible corde, toute dégoûtante de crasse et de graisse, n'est là provisoirement que depuis un an. Elle sert à canaliser les gens vers la salle d'attente. Dépêche-toi si tu veux t'asseoir : il n'y a que dix-sept places. Trop tard ! Alors en attendant, fume une cigarette, lis un livre, un magazine. Tu n'en as pas acheté dans le hall ? Alors c'est trop tard, tu ne peux plus revenir en arrière. Demande aux employés de la compagnie ou aux douaniers de te procurer ce qui te manque. Ils sont plein de gentillesse et ils en ont tellement l'habitude !

Et voilà, c'est l'heure du départ. Heureusement qu'il fait jour car, la nuit, l'aire de stationnement est plutôt sombre, il faut deviner où l'on met les pieds. Mais au fait, tu as payé ta taxe d'envol ? À quoi elle sert ? Mais voyons, à entretenir ce bel aérogare ultramoderne, à le perfectionner, à en faire quelque chose de pratique, de confortable... Que ronchonnas-tu encore ? Voyageur aérien, mon ami, tu n'as pas raison. Mais tu connais le proverbe : tout vient à point à qui sait attendre. Alors, en attendant, paie et sois patient !¹⁶⁶ »

Les premiers mois de 1955, sont également marqués par les mouvements de grève. C'est 4 000 ouvriers de la SNCASE suivis par ceux de Latécoère qui réclament 20% d'augmentation de salaire¹⁶⁷. Les années suivantes, la Chambre de Commerce ne fait pas beaucoup de commentaires sur l'aéroport. Elle pointe certains défauts de construction, des améliorations à faire ainsi que des éléments à mettre en place (téléphones accessibles, problèmes d'éclairage de l'aire de stationnement¹⁶⁸). Comme l'avait prévu l'étude du trafic faite en 1948, le nombre de passagers a augmenté. La Chambre de Commerce doit trouver une nouvelle solution pour accueillir les passagers.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p. 25

¹⁶⁷ *Ibid.*, p. 24

¹⁶⁸ Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-Verbal 1953*, Privat, 1955, p. 213

2. La nécessité de l'extension en réponse à l'augmentation du trafic à la fin des années 1950

A. Un projet architectural minimal - 1959

L'année 1958 débute avec les annonces de restriction des crédits militaires. Alors que l'État évalue à 10 000 le nombre d'emplois menacés au niveau national ; Georges Hérel, président de Sud-Aviation en dénombre 20 000. Le climat déjà tendu se cristallise lorsque les ouvriers de Latécoère et de Potez-Air Fouga menacés par les déséquilibres croissants des salaires et des prix rejoignent le mouvement de grève des travailleurs de la Caravelle (Sud-Aviation)¹⁶⁹. Les événements en Algérie bousculent le gouvernement de Pierre Mendès France qui ne parvient pas à trouver de solution et provoque la chute de son gouvernement. Ainsi de Gaulle perçu comme « dernier rempart contre le chaos » est réélu et signe la fin de quatrième république¹⁷⁰.

La Chambre de Commerce dépose en 1959 un dossier établi avec les Ponts et Chaussées pour la concession de l'aéroport, l'augmentation du trafic rend l'agrandissement de l'aérogare indispensable. En effet, le trafic de l'année précédente à presque doublé, plaçant Toulouse-Blagnac en tête des aérodromes nationaux en terme de progression¹⁷¹.

« La gestion de l'Aérogare a été suivie avec attention. Les différents problèmes soulevés par l'augmentation continue du trafic ont été solutionnés au fur et à mesure qu'ils se sont présentés.

Ces différents problèmes ont été étudiés sur place en présence de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et des Ingénieurs délégués [...] Le projet de concession définitive, avec ses charges et avantages pour la Chambre de Commerce, a été adopté ;

169 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 24

170 Annie REITHMANN, *Op. cit.*, p. 380

171 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 28

il est actuellement soumis à la signature du Ministère¹⁷². »

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et des ingénieurs délégués étudient le problème. Le but des travaux est d'équiper la partie « trafic international¹⁷³ ». Il est déjà envisagé : l'agrandissement de la salle de restaurant et ses annexes (bar, cuisine), l'agrandissement des salles d'attente pour les passagers, la construction de nouveaux bureaux pour les compagnies de navigation aérienne. La construction d'une gare de fret permet aux compagnies d'abriter les marchandises sous douane et magasin libre, mais aussi d'abriter les magasins, ateliers de pistes et les commissariats¹⁷⁴.

La Chambre demande au Ministre de l'Industrie et du Commerce l'autorisation de contracter un emprunt de 1 200 000 nouveaux francs (1 989 530 euros en 2020¹⁷⁵) pour financer les travaux d'aménagement de l'aérogare¹⁷⁶. Après avoir obtenu l'aval du Ministre, les membres de la Chambre de Commerce de Toulouse se heurtent à un autre problème. Le 31 mars 1960, un appel d'offres est lancé pour réaliser l'extension. Seize entreprises y sont soumises, mais une seule propose une offre (entreprise A. Payen de Paris), dans ces conditions l'appel d'offres est jugé infructueux. Une seconde consultation est donc lancée le 20 mai 1960 pour une durée d'un mois auprès d'une cinquantaine d'entreprises établies à Toulouse et dans toute la France. Cette fois, seule la Société Coopérative des Grands Travaux du Languedoc (SCGTL) répond. Pour la Chambre de Commerce c'est la preuve qu'il n'est pas possible d'obtenir dans la conjoncture actuelle de la construction d'autres offres que les deux présentes. Après avoir étudié les deux propositions, il apparaît que celle de la SCGTL est la plus avantageuse¹⁷⁷. L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est aussi de cet avis. Dans sa lettre à M. Montgremier (président de la Chambre), il écrit

172 Chambre de Commerce et d'Industrie, *Procès-verbal 1959*, Privat, 1960, p. 312

173 OUSTEAU, Ingénieur des Ponts et Chaussées, *Notice sommaire, modifications de l'aérogare*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 380/1, p. 1

174 *Procès-Verbal 1959*, *Op. cit.*, p. 72

175 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

176 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-Verbal 1960*, Privat, 1961, p. 10

177 Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Lettre datée du 18 juin 1960, *A l'attention de M. Montgremier, président de la Chambre de Commerce*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 377/1

que le choix de la SCGTL est plus avantageux pour la Chambre ; aussi bien pour l'exécution des travaux de la première étape que pour l'exécution de l'ensemble des ouvrages prévus au projet. Il souligne que le chauffage est exclu de leur proposition forfaitaire. Cependant, l'entreprise Payen exclut non seulement le chauffage, mais aussi les travaux de menuiseries métalliques, la quincaillerie, la peinture et la vitrerie¹⁷⁸.

Ainsi, les travaux peuvent commencer. M. Bonnemoy, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées assure au président de la Chambre que pendant les travaux de l'extension de l'aile nord (côté ville), le fonctionnement de l'aérogare n'est pas gêné, quelques voies de bus sont toutefois inutilisables. La finition des travaux s'échelonne sur 150 jours.

Concernant l'extension de l'aile sud, les travaux commencent avant la fin de l'aile nord, à partir du 120^e jour¹⁷⁹. Le planning des travaux est estimé à huit mois et demi. Les travaux se terminent en 1963.

En 1948, les ingénieurs calculent soixante-quatorze mouvements d'avions par jour, sans précision sur la durée d'un jour ; soit six mouvements par heure pour une journée de 12 heures, ou trois mouvements par heure pour une journée de 24 heures. En 1959, ils prévoient le trafic de huit mouvements par heure et quinze en heure de pointe pour les années 1962-1963. En prenant en compte cette augmentation du trafic, les bâtiments de l'aéroport doivent être agrandis. Les plans concernant cet agrandissement ont été approuvés le 21 septembre 1959 par la DBA. Ce service est chargé de créer, aménager et entretenir les infrastructures aéroportuaires civiles et militaires¹⁸⁰.

« Implantée à 460 m de l'axe de la piste n°1, parallèlement à son axe sur une longueur de 90 m, l'aérogare comprend trois corps : une aile Sud (largeur : 20 m), un hall central (profondeur : 29 m), une aile Nord (largeur : 20 m). [...] En 1962, la Chambre de commerce a construit une extension de 390 m² destinée à abriter un hall pour

178 *Ibid.*

179 BONNEMOY, Lettre datée du 26 juillet 1960, *Lettre adressée au président de la Chambre de Commerce*, Archive de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 377/1

180 « L'origine de l'administration de l'aviation civile », Les archives historiques de la DGAC, *Direction Générale de l'Aviation Civile*, 2009, p. 74

mouvement des bagages et un plancher au-dessus du hall voyageurs pour agrandir le restaurant et les cuisines du 1^{er} étage¹⁸¹. »

Ces travaux augmentent l'aile sud en longueur et l'aile nord en largeur. Le rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 62) comprend le hall central avec le hall du public, les guichets de compagnies et enregistrements, les bureaux de la Chambre de commerce, ainsi que les comptoirs de vente, bar, les cabines téléphoniques et un guichet de banque. Dans l'aile nord, entre le côté piste et le hall des douanes se trouvent : deux bureaux de police, un bureau de douane et un pôle santé composé de trois bureaux. Ces mêmes bureaux servent de filtre séparant les arrivées des départs. Une des extensions construite en 1963 est le hall des bagages ; permettant de garder les bagages côté ville, mais de bénéficier de plus d'espace côté piste afin de transformer les attentes à l'arrivée et au départ en salle de transit. L'aile sud est réaménagée et agrandie en 1962-1963, le côté piste comprend : un bureau Air Algérie, un bureau Air France, un local de douane pour surveiller cette aire et un bureau postal. Du côté ville, il y a : deux bureaux de douane, un bureau destiné à la Chambre de commerce, deux bureaux Air Algérie, un bureau Air France. Ils sont desservis par un couloir central et donnent accès à l'extérieur vers le bloc technique. Le nombre total d'accès vers l'extérieur a augmenté, passant de 19 en 1953 à 25. Côté ville, l'entrée dans le hall et la sortie hall donnant sur les pistes n'ont pas été modifiées. Toujours côté ville, cinq ouvertures sont à proximité des bagages, visite douanière et livraisons. Quatre portes dans la salle de transit donnent accès sur les pistes, viennent ensuite cinq ouvertures destinées au pôle santé et à la police ; le bar a également un accès sur piste. Côté sud, les bureaux des compagnies, de services douaniers et postaux, se partagent sept ouvertures vers les pistes.

Au premier étage (*cf* vol. II, fig. 63) dans l'aile nord, se trouve une salle de restaurant avec un bar qui communique via un escalier avec la salle d'attente des voyageurs. Accolé à ce premier restaurant, se situe un second restaurant libre avec bar, donnant sur une troisième salle et le rez-de-chaussée à l'aide d'un escalier de service. Côté piste : un bloc sanitaire, une cuisine avec chambre froide, boucherie. Ces différentes

181 Ingénieur du service des Bases Aériennes de la Haute-Garonne, « Aménagement de l'Aérodrome Toulouse-Blagnac et de l'Aérogare Blagnac 1 », *Revue Travaux*, 1965, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 379/1

parties sont desservies par un unique couloir. Dans la partie centrale, un troisième restaurant communique avec le précédent par un passage. Entre les deux, se trouve un bloc sanitaire. Dans l'aile sud, côté piste, il y a deux bureaux Air France, deux bureaux libres et un bureau destiné aux restaurants. De même côté ville, sont présents des bureaux destinés à la Chambre de commerce, un salon de réception avec accès au grand escalier du hall public. Le nombre d'ouvertures n'a pas été modifié pour cet étage.

Au deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 54), six chambres sont disponibles pour les pilotes, il y a aussi plusieurs terrasses accessibles aux visiteurs.

Le sous-sol (*cf* vol. II, fig. 65) se compose d'une galerie centrale où passent les canalisations (eaux, W.C., câbles électriques, téléphone). On y trouve aussi une chaufferie, une chambre froide, une cave pour le restaurant ainsi que cinq salles pour divers dépôts. Dans les années 1962-1963 une rampe d'accès pour véhicules est ajoutée, reliant une zone de manœuvre des chariots. Le local comporte un monte-charge permettant d'acheminer jusqu'à la cuisine les denrées nécessaires et de redescendre les containers. Le sous-sol accueille également un commissariat pour Air France, un bureau, des vestiaires pour le personnel et un commissariat pour Air Algérie.

Plusieurs matériaux sont précisés dans la revue de travaux de 1965. L'aérogare bénéficie d'une ossature en béton armé sur poteaux, le remplissage des murs est fait par deux parois espacées par une lame d'air de 0,10 m, l'une est en briques creuses de 0,11 m, tandis que celle extérieure est en plaques de béton armé de 0,08 m. Les auvents côté ville sont également en béton armé, les enduits sont bouchardés, les poteaux extérieurs cylindriques sont en béton armé bouchardé. Il n'y a pas eu de modifications de la façade principale, où nous retrouvons toujours l'entrée principale du hall marquée par deux murs en briques de parement. À l'intérieur, les sols sont en grès au rez-de-chaussée et en linoïl au 1^{er} étage. Le hall d'entrée et l'escalier principal sont en comblanchien, une pierre calcaire dont l'aspect est semblable au marbre. Il est notifié que toutes les menuiseries extérieures sont métalliques et munies de stores vénitiens. Quant aux menuiseries intérieures, elles sont de type isoplanes ou vitrées et présentent des faces peintes ou en chêne verni. Une porte dite

isoplane est constituée d'une âme alvéolaire, pleine, ou isolante. Les parements sont en contreplaqué ou en fibres de bois. Ses deux faces sont lisses. Du côté des pistes se trouve un trottoir en dalles de béton coloré desservant les différents bureaux et longeant la façade. Une galerie couverte le surplombe et prolonge le plancher du 1^{er} étage du restaurant et des bureaux des compagnies. Toujours côté piste, des colonnes décorent la façade. Côté ville, l'aile nord n'est plus en retrait comme en 1953, mais au même niveau que la façade principale. L'aile nord empiète sur la zone des cars, qui a été reculée. L'aile sud reste au même alignement qu'en 1953. La façade côté ville n'est pas modifiée. L'extension côté nord n'a pas été construite au premier étage, donc l'alignement de la façade est réalisé seulement au rez-de-chaussée.

La course à l'agrandissement de l'aérogare est une réponse au secteur croissant de l'aéronautique. Dès 1956, les compagnies évoquent la possibilité de réaliser techniquement un premier avion supersonique commercial. Les Anglais annoncent en janvier 1957 pouvoir réaliser le premier TSS (transport supersonique) capable de voler à 1 800 km/h à 12 000 m d'altitude ; mais aussi capable de détrôner les avions américains. En 1959, l'organisation internationale de l'aviation civile rend publique une étude sur la mise au point d'un avion volant à 3 200 km/h entre 18 000 et 24 000 mètres d'altitude. L'année suivante, Sud-Aviation révèle un projet de « Super-Caravelle », l'énergie de propulsion envisagée pourrait être nucléaire¹⁸². Les États-Unis, la France, l'Angleterre et l'URSS étudient les projets. Le coût des projets anglais et français est tel qu'ils envisagent une collaboration. Après un an de discussion, le traité est signé le 29 novembre 1962. L'URSS travaille sur son propre projet tandis que les États-Unis accumulent du retard¹⁸³. Le président Charles de Gaulle suggère que l'avion, fruit de la collaboration franco-britannique soit baptisé Concorde. Une petite mésentente a lieu sur le « e » final de Concorde, que les Anglais adopteront finalement¹⁸⁴.

Le secteur de l'aviation s'agrandissant rapidement, la ville de Blagnac « explose »¹⁸⁵. La « pression aéronautique » fait passer la population Blagnacaise de 2 154 habitants

182 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 30

183 *Ibid.*

184 Jean-Pierre MANEL, *La Grande aventure de Concorde*, Solar, 1969, p. 48

185 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 29

en 1946 à 5 001 en 1960. Dans les 5 prochaines années, l'estimation des habitants est de 7 500 personnes, de nouveaux logements doivent être construits¹⁸⁶.

B. Un régionalisme dans l'architecture des aéroports

À partir de 1964, huit métropoles de France sont assimilées aux « métropoles d'équilibre ¹⁸⁷ » (Lyon, Saint-Étienne, Grenoble ; Aix, Marseille ; Lille, Roubaix, Turcoing ; Toulouse ; Bordeaux ; Nantes, Saint-Nazaire ; Strasbourg ; Nancy, Metz). Le but est de multiplier les « centres de vie »¹⁸⁸ en-dehors de Paris. Ces villes sont choisies grâce à leur rayonnement régional et aux équipements dont elles disposent déjà. Elles ont toutefois des problèmes à résoudre : le manque de transports, de structures administratives, ou d'universités¹⁸⁹. Ainsi, l'État attribue des « vocations » ; par exemple : « fonction européenne à Strasbourg, capitale de l'aéronautique et de l'espace pour Toulouse, Europort du Sud à Marseille¹⁹⁰. » Le but étant de se restructurer, d'entrer dans la modernité, mais aussi d'effacer un passé provincial¹⁹¹. Les agrandissements effectués en 1962 et en 1963, permettent de redistribuer certaines fonctions de l'aéroport, induisant ainsi une circulation plus fluide et un fonctionnement simplifié.

Au rez-de-chaussée, le hall des bagages permet aux voyageurs de laisser les bagages en se dispensant des formalités, ces derniers sont contrôlés par le « filtre », à savoir la partie douane et police qui est à proximité. Le tapis roulant à double sens permet soit d'éjecter les bagages soit de les acheminer vers l'extérieur pour rejoindre l'avion. C'est également le cas en 1950, mais le positionnement des issues a changé. Le bar dans le hall principal est un nouvel ajout, prenant la place d'un ancien commerce, une

186 *Ibid.*

187 « En quête d'une identité métropolitaine. Pour quoi ? Pour qui ? », *Belveder*, 2017, [en ligne], consulté le 6 mai 2021. URL : <https://fresques.ina.fr/ouest-en-memoire/fiche-media/Region00026/les-metropoles-d-equilibre-selon-olivier-guichard.html>

188 *Ibid.*

189 « Les métropoles d'équilibre selon Olivier Guichard », *Institut National de l'Audiovisuel*, 1965, [en ligne], consulté le 14 mai 2021. URL : <https://fresques.ina.fr/ouest-en-memoire/fiche-media/Region00026/les-metropoles-d-equilibre-selon-olivier-guichard.html>

190 « En quête d'une identité métropolitaine. Pour quoi ? Pour qui ? », *Op. cit.*

191 *Ibid.*

partie change et livraison de bagages.

Au premier étage, les constructions du vide de l'ancienne salle de visite donnent la possibilité de proposer trois salles de restaurant, dont deux pouvant se jumeler grâce à une cloison coulissante. Aussi, le couloir desservant les cuisines, la chambre froide, le dépôt, et les salles du restaurant permet au personnel de restaurant de ne pas entrer dans les cuisines pour accéder à la plonge, dépôt, frigo ou autres. Avec l'aménagement du vide de salle (côté sud) les différents bureaux présents peuvent y être déplacés.

Le deuxième étage n'a pas évolué, à l'inverse du sous-sol ou beaucoup d'éléments se sont ajoutés à ceux déjà présents. Ainsi, plusieurs bureaux de police et de douane sont ajoutés de même que des services additionnels pour la cuisine. Cette proposition de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et des ingénieurs délégués, corrige les problèmes de distribution des précédents plans. Avec ces apports, la circulation semble plus aisée. L'aménagement de la salle de transit permet d'accueillir plus de monde que les deux anciennes salles d'attente.

Les plans de 1950 mélangent au rez-de-chaussée, les bureaux des compagnies avec la partie destinée aux bagages (visite des bagages douane) tandis que les extensions de l'aile nord et l'aile sud admettent une séparation des bureaux des compagnies, des visites de bagages sous douane et du transit. Ainsi, en pénétrant dans l'aérogare, les passagers peuvent directement se diriger vers le côté nord. Le nombre d'ouvertures au rez-de-chaussée augmente par rapport à 1953. Un meilleur aménagement du premier étage (aménagement du vide de salle, vide du hall et vide de la salle de visite) permet de déplacer beaucoup de bureaux anciennement au rez-de-chaussée.

Après la Seconde Guerre mondiale, l'aéroport du Bourget est reconstruit à l'identique, il n'apparaît pas pertinent de comparer cet aéroport avec l'extension de Blagnac en 1963. De même, la construction de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle est trop tardive pour être comparée.

L'extension de 1963, faite à Toulouse ne change pas le style caractéristique de Blagnac 1, les aménagements sont faits à l'intérieur, les façades reprennent l'architecture de 1953. (cf vol. II, fig. 66 a), fig. 66 b) & fig. 66 c)). En revanche, les architectes avaient la volonté dès la construction de l'aérogare de signifier l'aspect

régional du bâtiment, de par la brique. Il en de même à Bordeaux-Mérignac.

Dès 1912, l'aérodrome de Bordeaux s'installe sur la commune de Mérignac ; en 1937 une première aérogare est construite de style paquebot qui est détruite dans les bombardements de la Seconde Guerre mondiale. (cf vol. II, fig. 67 & fig. 68). L'aéroport se contente donc d'installations tout en bois, seul matériau « encore disponible en période de pénurie généralisée liée à la guerre et à toutes les destructions¹⁹². » L'aérogare est inaugurée en 1947. Un restaurant est ajouté au projet, mais comme à Marseille, il est installé dans un bâtiment à part (cf vol. II, fig. 69). Le fonctionnement de l'aérogare n'est pas aisé : rien n'est prévu pour la distribution des bagages métropole, les opérations à effectuer dans les différents services peuvent être faites dans n'importe quel ordre, plusieurs aménagements comme la salle des bagages et les bancs de douane ne sont pas positionnés correctement et entravent le bon fonctionnement de l'aérogare. Les bâtiments sont ensuite remplacés par le projet de l'architecte Raymond Mothe, inauguré en 1957 (cf vol. II, fig. 70 & fig. 71). Architecte, ancien élève de l'École d'Athènes, il a une idée bien précise du style architectural qu'il veut pour l'aérogare.

« Jardins à la Française, réminiscences classiques dans l'architecture de l'aérogare, tels ont été les deux éléments-clés qui donneront à l'aéroport de Mérignac un cachet français et typiquement bordelais.

Le touriste qui viendra visiter notre ville doit, dès l'aérogare, « être » à Bordeaux, souligne M. Raymond Mothe qui en est l'architecte, aussi toute forme d'avant-garde qui passe avec une mode, a-t-elle été résolument exclue.

C'est une « ambassade » que veut réaliser M. Mothe et elle sera parfaite dans tous les domaines, n'en doutons pas, car le grand architecte, aviateur lui-même, connaît les impératifs d'une telle œuvre.¹⁹³ »

Les façades du XVIII^e siècle à Bordeaux s'inspirent de l'architecture classique

192 « Mérignac au temps des hélices, 1910-1960, histoire d'un port aérien », *Mémoire de l'aviation civile*, Mission de mémoire de l'aviation civile, Paris, 2013, p. 50

193 L'architecture de l'aérogare de Mérignac doit rappeler aux touristes celle de nos façades du XVIII^e siècle, s.d., *La nouvelle république*, Archives départementales de Gironde n°222W39

(inspiration du mouvement de la Renaissance et de l'Humanisme), la ville atteint son âge d'or cette période¹⁹⁴. Effectivement, la ressemblance entre les façades de ce siècle et l'aéroport dessiné par Mothe ne fait aucun doute. L'architecte choisit donc de s'ancrer dans la tradition et de puiser dans l'architecture caractéristique de Bordeaux à sa période la plus fastueuse. La façade côté ville est rythmée par les colonnes et les fenêtres, un avant-toit s'avance vers les passagers. L'aérogare est construite en pierre claire typique de l'architecture bordelaise du XVIII^e siècle (*cf* vol. II, fig. 72, fig. 73 & fig. 74).

Pour l'aménagement de l'aérogare, Mothe ne propose pas de commerces dès l'entrée des passagers dans l'aérogare, mais plutôt les bureaux des compagnies. Les services de police de douane sont au rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 75), l'entresol accueille tous les bureaux, le service d'archives, les compagnies (*cf* vol. II, fig. 76). Le premier étage (*cf* vol. II, fig. 77) est destiné au restaurant, à la cuisine, et la cantine pour le personnel orientée côté piste. Il y a également un sous-sol (*cf* vol. II, fig. 78) destiné aux locaux techniques et à la ventilation. L'architecte reste sur ses positions autant dans l'architecture de l'aérogare que dans son aménagement ; sans attrait particulier pour le développement commercial.

Les architectes Valette et Montier puisent dans l'identité toulousaine pour caractériser l'aéroport, néanmoins pas autant que Mothe.

Le terrain de l'aérodrome de Bron est utilisé dès 1920, l'aérogare de style paquebot est inaugurée en 1930 (*cf* vol. II, fig. 79 & fig. 80) et accueille un bureau de presse, des boutiques de souvenirs, un restaurant, un bar et un office de tourisme¹⁹⁵. Bombardée lors de la Seconde Guerre mondiale, l'aérogare est reconstruite, cependant, elle est complètement saturée lors des arrivées massives de passagers en provenance d'Afrique du Nord ou des lignes internationales lorsque Orly est embouteillée¹⁹⁶. Les travaux des nouveaux bâtiments commencent en 1957 et se

194 « Bordeaux, XVIII^e », *Centres des classes Citadines*, s.d., p. 3, [en ligne], consulté le 31 mai 2021. URL : <https://blogacabdx.ac-bordeaux.fr/pole-citoyennete33/wp-content/uploads/sites/90/2019/03/BORDEAUX-XVIIIe-SIECLE-DOSSIER-ENSEIGNANTS.pdf>

195 « Histoire de Bron Aviation », *Visiter Lyon, Découverte de la ville des lumières*, s.d., [en ligne], consulté le 31 mai 2021. URL : <https://www.lyon-france.net/2020/02/aeroport-bron-aviation.html>

196 *Aéroport de Lyon-Bron*, 1958, Archives départementales du Rhône n°694W538

terminent en 1959¹⁹⁷. Cependant, la première aérogare est conservée, les deux bâtiments sont reliés par une aile affectée aux bureaux des services de direction, les compagnies aériennes, la police, la douane et la gendarmerie¹⁹⁸. Bien que les travaux soient plus tardifs qu'à l'aéroport de Toulouse, l'aménagement de l'aérogare lyonnaise, notamment le sous-sol, est proche des plans proposés par Jean Valette en 1949. L'aérogare mesure 58 m de long par 30 m de large, le style choisi est moderne, les matériaux utilisés sont des pierres de taille pour une partie de l'aérogare et du béton. Les surfaces vitrées rythment la façade côté ville. Un escalier extérieur permet d'accéder à la terrasse du premier étage. La façade côté piste comporte plus de fenêtres notamment au niveau du restaurant (*cf* vol. II, fig. 81 & fig. 82).

Le rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 83) est surélevé de 1,20 m et reste dégagé pour accueillir les passagers, les bureaux de police, de douane, les banques, les services de bagages ainsi qu'un bar, une librairie et un tabac.

Une partie du premier étage (*cf* vol. II, fig. 84) côté piste est destinée aux bureaux des compagnies et de la Chambre de Commerce tandis que du côté opposé se trouve le restaurant et les cuisines orientés côté ville.

Le sous-sol (*cf* vol. II, fig. 85) regroupe tous les autres services tels que la santé, la cantine, les locaux techniques, les blocs sanitaires. Les deux autres niveaux semblent avoir été conçus pour être destinés le plus possible aux passagers, donnant une impression de saturation au sous-sol.

La Chambre de Commerce de Lyon construit cette aérogare dans le but de répondre à une nouvelle demande : celle de l'arrivée des Jets. Ainsi, aérodrome, pistes, appareillages d'aide électronique tout est à revoir¹⁹⁹. Car seules les aérogares les plus modernes, aux installations coûteuses et aux pistes de plusieurs kilomètres de longueur pourront recevoir les longs courriers des grandes lignes transcontinentales²⁰⁰. Cependant, il semble que la Chambre se soit trop concentrée sur l'accueil des nouveaux avions ; avec la démocratisation de ces derniers, elle

¹⁹⁷ « Histoire de Bron Aviation », *Op. cit.*

¹⁹⁸ « Entièrement transformé, l'aérogare de Bron sera inauguré début 1959 », *Dernière Heure Lyonnaise*, 1958, Archives départementales du Rhône n°694W538

¹⁹⁹ *Ibid.*

²⁰⁰ *Ibid.*

oublie que le trafic passager augmente. L'aérogare garde en effet le même fonctionnement que d'autres aménagements aéroportuaires français construits dans les années 1950. Ce qui conduit l'aérogare lyonnaise à être saturée plus tôt que prévu. En effet, six ans après l'inauguration, de nouvelles installations doivent être envisagées sur un autre terrain.

Bien que l'architecture régionaliste impacte les constructions dès la fin du XIX^e siècle, son influence se fait ressentir jusque dans les années 1950. Non seulement en Midi-Pyrénées²⁰¹, mais également dans d'autres régions, comme le montre l'aéroport de Bordeaux. Les éléments régionalistes peuvent être multiples ; allant des matériaux utilisés ou en faisant référence à des architectures de proximité. Les constructions industrielles sont elles-mêmes des sources d'inspiration ; comme la forme des paquebots repris dans des programmes de logements, ou ici dans des équipements publics²⁰².

En 1964, la piste principale de Blagnac est allongée à 3 000 m. En 1965, les travaux de renforcement de la piste principale sont faits²⁰³. Voici les différentes classes des aérodromes en 1965 : Blagnac et Franczal sont de classe B. Ils sont destinés aux services à moyenne distance (normalement en toutes circonstances) et certains services à grande distance, mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes. La différence entre les deux structures est que Franczal est militaire et Blagnac civile. L'aéroport de Toulouse-Blagnac est caractérisé par un triple rôle : aérodrome d'essai, entraînement des équipages civils et militaires et une fonction commerciale. Lasbordes est civil et de classe D : destiné à la formation aéronautique, aux sports aériens, au tourisme et à certains services de courte distance. Montaudran est privé et de classe C : destiné aux services de courte distance et à certains services à moyenne et longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de l'aérodrome.

201 Thomas CASEL, Claire RENAULT, *Patrimoine Industriel en Midi-Pyrénées*, Privat, Toulouse, 2001, p. 40

202 *Ibid.*

203 Ingénieur du service des Bases Aériennes de la Haute-Garonne, « Aménagement de l'Aérodrome Toulouse-Blagnac et de l'Aérogare Blagnac 1 », *Revue Travaux*, 1965, Archive de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 379/1

Le 23 septembre 1965, le Ministre des Transports, Marc Jacquet, déclare vouloir lancer un projet de moyen-courrier de 200 places avec les Anglais et les Allemands. Sa déclaration fait écho au propos du général André Puget, directeur de Sud-Aviation depuis le départ de Georges Hérel en 1963. Hérel désapprouvait le projet Concorde qui écartait très certainement la Caravelle. Le Général Puget disait qu'il fallait « envisager d'urgence la construction de véritables aérobus²⁰⁴. » Le projet est finalement rebaptisé « Airbus »²⁰⁵.

3. Réaménagement de Blagnac 1, deux projets en concurrence - 1967

A. Modifications mineures proposées par Air France

Le Concorde est présenté officiellement le 11 décembre 1967. Il est présenté aux toulousains le 28 janvier 1968. Depuis la Guerre d'Algérie le trafic international a diminué alors que le trafic métropolitain augmente chaque année. Le trafic à Toulouse continue de croître, les extensions réalisées en 1960-1963 ne permettent plus d'accueillir les passagers convenablement. La conséquence est un embouteillage à certaines heures de la journée dans l'aérogare²⁰⁶. Devant l'ampleur du problème, la Chambre de Commerce est obligée une nouvelle fois de réaménager l'aérogare. Ainsi, deux solutions sont proposées, celle d'Air France et celle du Service local des Bases Aériennes (SBA). Les deux acteurs veulent bénéficier d'un équipement qui sera mieux adapté aux nouvelles exigences. Le but étant de rendre la circulation plus fluide, les déplacements et les stationnements plus ordonnés ; tandis que les attentes seront diminuées. Les nouveaux circuits imaginés par Air France sont proposés de la façon suivante (*cf* vol. II, fig. 86) :

« • modification du Hall des douanes avec filtre et aménagement d'un transporteur de

204 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 32

205 *Ibid.*

206 OUSTEAU, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, *s.d.*, *Notice sommaire, modifications de l'aérogare*, Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse n° 380/1, p. 1

bagages, l'autre restant tel quel ;

- bureaux de police, douane or fouille entre les piliers existants dans l'aile Nord,
- Création de trois salles de départ avec siège :: salle 1 = 50 m², salle 2 = 60 m², salle 3 = 50 m².
- Réduction du Hall de départ et d'arrivée international à 225 m² et création de nouveaux filtres reliés par téléphotographie au bureau police ;
- Nouveaux emplacements pour HACHETTE, le Bar et le Stand des Violettes •
Nouvelles dispositions pour les caisses d'enregistrement et de vente des Compagnies.
Cet ensemble impose la suppression des bureaux actuels Santé²⁰⁷. »

De nouvelles dessertes sont prévues, par exemple, le bar peut desservir directement le hall. Air France propose aussi une desserte différente de l'enregistrement et des caisses. La compagnie aérienne propose deux solutions, toutefois après comparaison des solutions au niveau rez-de-chaussée, ce dernier ne subit pas de modifications. Peut-être que de nouveaux aménagements sont apportés au sous-sol ou au premier étage ; cependant, ces plans sont manquants.

B. Une solution architecturale complète proposée par le SBA

Les plans proposés par le SBA reprennent certaines solutions d'Air France (*cf* vol. II, fig. 86 & fig. 87) , comme la salle de départs n°2 et 3, la salle de départs et d'arrivées internationales, le système des filtres et l'aménagement de la salle des douanes.

« le stand Hachette, le bar, les stands commerces, restent où ils sont.

Il est proposé en outre :

²⁰⁷ *Ibid.*

- Le transfert des bureaux Chambre de Commerce dans l'aile Sud,
- La création du bureau P & T à la place des bureaux Chambre de Commerce,
- La création d'une salle de départ n°1 de 54 m² à gauche de la sortie du Hall Public,
- L'installation des caisses et de l'enregistrement dans l'aile Sud avec très peu de différence par rapport au plan AIR-FRANCE,
- la suppression des bureaux côté piste Département Postal et Douane,
- L'installation du bureau change dans un angle de la salle de départ n°1 avec banque côté hall,
- La construction d'un appentis sur la face Nord de l'Aérogare où l'on trouve : un bureau police et un bureau douane avec vue sur piste ; un deuxième bureau douane avec salle de fouilles ; un bureau officier de santé avec salle de soins ; l'aménagement entre les poteaux de quatre stands pour commerce sous douanes dont l'un est affecté à la Police, l'autre la Douane et les deux autres disponibles.

Il est suggéré de :

- construire sur la partie Nord en même temps que l'appentis dont il est parlé ci-dessus, un escalier avec passages en 1^{er} étage pour permettre la desserte du restaurant directement sans avoir à passer par l'Aérogare et la possibilité de créer en 1^{er} étage côté ville une terrasse-bar. Cet ensemble sert en même temps de couverture à la sortie du Hall des Douanes (demande formulée souvent par les Compagnies).
- Construire du 1^{er} étage à la terrasse couverte (2^e niveau) un escalier en prolongement du précédent, ce qui permet aux visiteurs d'atteindre la terrasse couverte et d'en sortir sans encombrer le hall du public de l'Aérogare²⁰⁸. »

208 *Ibid.*, p. 2-3

Le SBA insiste sur cette dernière suggestion qui permet selon eux de rapprocher les clients du restaurant et les visiteurs-terrasses du parc automobile, libérer le hall public d'un certain nombre de curieux, bénéficier d'une sécurité pour évacuer rapidement en cas de sinistre et par l'extérieur, les salles de restaurant et la terrasse du public. (cf vol. II, fig. 88) Mais aussi abriter la manipulation des bagages à la sortie des tapis-roulants du hall sous douane et habiller l'appentis sur la face nord de l'aérogare de façon à l'incorporer dans un ensemble. La petite extension envisagée par le SBA permet de bénéficier de plus d'espace libre pour les passagers et d'ajouter des commerces ; ce qui n'est pas le cas de la solution proposée par Air France. La proposition apportée par le SBA est très complète. Elle souhaite également réserver le hall d'accueil aux commerces et aux réceptions. Différents ateliers comme ceux d'Air France sont transférés dans la gare de fret. Des indications sur les matériaux sont aussi données. Le SBA souhaite que les bureaux et stands de commerces soient fermés par des cloisons de 2,50 m de haut, vitrées et démontables. Ne pas avoir de plafond permettrait aussi d'éviter le manque d'aération (problème souvent mentionné). Les ingénieurs indiquent d'ailleurs que les vitrages proposés peuvent être constitués par des glaces avec encadrement métallique, chromé ou autre pour gagner en esthétique²⁰⁹. Le SBA propose une solution qui inclut plus de modifications que celle d'Air France.

À la fin de son rapport, l'ingénieur Ousteau ne mentionne pas le choix qui a été fait entre les deux propositions.

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 4

III. Blagnac 2 : à 800 mètres, un nouvel aéroport

1. La fin d'une aérogare, le début d'un nouvel aéroport - 1967-1974

A. Les ultimes modernisations de Blagnac 1

En 1967, la Chambre de Commerce de Toulouse constate que les résultats de la ligne Toulouse-Barcelone ne sont pas encourageants²¹⁰. Toutefois, une amélioration se fait sentir l'année suivante, permettant de prolonger cette ligne jusqu'à Madrid²¹¹. L'accroissement du trafic est analysé consciencieusement par la Chambre (*cf* vol. II, fig. 89), qui étudie dès 1968 le projet de construction d'une nouvelle aérogare. Certains membres avancent déjà que la future aérogare pourrait être située au Nord, dans l'alignement des bâtiments actuels²¹². La ligne régulière Toulouse-Paris est instaurée la même année avec 5 allers-retours quotidiens, c'est un véritable « pont aérien »²¹³. Les vols internationaux et européens sont également en plein essor²¹⁴. L'ambition de la Chambre de Commerce de Toulouse fait écho à la politique du gouvernement français. Georges Pompidou élu en juin 1969, comme son prédécesseur, le général-de-Gaulle, a la volonté de développer le pays d'un point de vue économique et technologique et souhaite relancer la construction européenne. Le gouvernement fait des efforts de modernisation²¹⁵.

210 Rapport liaisons aériennes Toulouse-Barcelone, Archives départementales de la Haute-Garonne n°5185W1-4

211 Compte rendu de la 4ème commission tenue le 15 mars 1968, Archives départementales de la Haute-Garonne n°5185W1-4

212 *Ibid.*

213 « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 34

214 *Ibid.*

215 Annie REITHMANN, *Op. cit.*, p.402-403

Les performances de l'aérogare Blagnac 1 ne sont plus assez importantes. Avec sa surface de 5 600 m², les encombrements sont fréquents rendant son exploitation difficile et nuisent à la qualité du service lors des heures de pointe. Non seulement l'architecture du bâtiment se prête peu aux adaptations, mais les méthodes de traitement des passagers et des avions ont aussi considérablement évoluées depuis la construction de cette aérogare²¹⁶. Le nouveau projet envisagé par la Chambre de Commerce est capable d'absorber le trafic des prochaines années. Son extension est rendue possible grâce à des phases successives de constructions pour faire face aux besoins jusque dans les années 1990²¹⁷.

Ainsi, à partir de 1970, bien qu'une nouvelle aérogare soit à l'étude, la Chambre de Commerce de Toulouse fait le maximum pour continuer d'accueillir les passagers. Lors des travaux d'extension de 1963, les ingénieurs des Ponts et Chaussées font le choix d'étendre la partie côté ville, pouvant ainsi s'aligner avec le portique de la façade. Les travaux sont confiés au Service Technique des Bases Aériennes (STBA, aujourd'hui STAC : Service Technique de l'Aviation Civile) qui prolonge une partie de la façade côté piste. Le projet de 1963 est une extension pouvant être qualifiée de mineure. Le but étant simplement d'aligner les façades pour obtenir une aérogare rectangulaire et ne pas perdre quelques mètres dans de petits angles. L'extension de 1974 diffère quelque peu ; la façade côté piste (*cf* vol. II, fig. 90) est effectivement réalignée, mais l'aérogare gagne également en longueur. Elle passe de neuf travées côté ville (1965) à treize. Bien que ces projets ne soient pas d'importants agrandissements, la place gagnée permet de réenvisager la distribution intérieure.

L'élévation de la façade côté ville est manquante dans les archives consultées. Néanmoins, au vu de l'apparence actuelle de l'aérogare et des plans de 1953 (*cf* vol. II, fig. 50 & fig. 66 a)), nous pouvons constater que des travées ont été ajoutées sans modifier l'aspect originel de l'aérogare des architectes Jean Valette, Jean Montier et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Côté piste, la façade semble être plus simplifiée que celle de 1953. Le premier étage n'accueille plus de balcons et les portes-fenêtres ont été remplacées par des baies

216 Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954
Dossier A, p. 3

217 *Ibid.*

rectangulaires qui rythment la façade.

Le hall d'entrée (*cf* vol. II, fig. 91) est toujours destiné au public, trois comptoirs de vente (violettes, boutique, journaux/tabac) sont ajoutés. Les passagers trouvent les guichets d'enregistrement leur faisant face après être entrés côté ville. Les circulations sont modifiées, l'entrée/sortie côté piste initialement destinée aux départs n'est plus franchie par les passagers. Le bar et le comptoir de banque qui se trouvaient dans le hall sont déplacés au profit des enregistrements. L'aile sud accueille toujours les bureaux d'Air France, la douane et la Chambre de Commerce. La compagnie Air Inter rejoint ces bureaux de même qu'un salon d'accueil et un bureau destiné au trafic. Dans l'aile nord, l'accès aux départs est scindé en trois parties (lignes internationales, hall mixte, hall lignes intérieures). Chaque pièce dispose d'une porte à double battant permettant l'accès aux pistes et de deux portes reliant les autres salles d'attente. L'accès est réglementé par des bureaux de police positionnés en amont. L'arrivée des passagers est permise par une seule entrée jouxtant les lignes internationales. Ainsi, le flux des arrivées et départs ne se croise pas. Par le biais d'un couloir, les passagers rejoignent un petit hall les amenant sur un dégagement et les commerces comme : Alfa, Mertz, Europ Cars, Stella, Spanghero etc. La livraison des bagages reste dans l'aile nord mais est déplacée au fond du bâtiment correspondant à une partie de l'extension.

Trois escaliers intérieurs permettent de se rendre au premier étage ; un nouvel escalier extérieur donne accès côté nord à la terrasse.

Au premier étage (*cf* vol. II, fig. 92), l'extension permet côté nord de décaler la terrasse et la cuisine et de créer une salle de transit ; ainsi, les deux salles du restaurant peuvent être agrandies. Le restaurant libre de 1963 au-dessus du hall public côté piste est transformé en snack-bar. Au sud, la Chambre de Commerce, Air Inter, Air Algérie se partagent les bureaux.

Il n'y a pas eu de modifications au deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 93), la terrasse accessible auparavant grâce à l'escalier intérieur l'est désormais par l'escalier nord extérieur.

Concernant le sous-sol (*cf* vol. II, fig. 94), les bureaux sont ré-assignés majoritairement à la Chambre de Commerce et à Air Inter. Le dépôt restaurant prend

la place d'Air Algérie côté nord.

Les façades subissent peu de modifications dans cette extension, mais ce n'est pas le cas de l'aménagement intérieur, particulièrement au rez-de-chaussée. Une nouvelle distribution est utilisée par le Service Technique des Bases Aériennes qui choisit de mélanger le moins possible les lignes intérieures et internationales ; mais également de séparer les arrivées et les départs afin que les passagers ne se croisent pas. Les salles d'attente destinées aux départs sont naturellement placées près des pistes afin de faciliter l'embarquement ; permettant ainsi de laisser le côté ville disponible pour les magasins. Les précédents projets avaient placé les commerces dans le hall d'entrée. C'est la première fois que ces derniers sont agencés de sorte à former une galerie/couloir attendant le futur client. Les commerces étant alignés, les passagers qui entrent dans l'aérogare côté ville pour prendre l'avion au départ de Toulouse peuvent eux aussi, accéder facilement/intuitivement aux magasins. Ces nouveaux agencements (différenciation des flux, galerie commerciale) bien que faits dans une aérogare « condamnée » témoignent d'un grand changement dans le parcours proposé aux passagers.

B. La nouvelle aérogare demi-centralisée

L'étude d'une nouvelle aérogare soulève des questionnements, l'aérogare centralisée de Blagnac ²¹⁸, peut servir d'exemple concernant le fonctionnement. Comme le souligne très justement la Dépêche du Midi : « 20 ans seulement ont passé depuis les baraques de bois...²¹⁹ » Le 14 janvier 1971, le Schéma Directeur de l'Équipement Aéronautique (SDEA) approuvé par le gouvernement, classe la ville de Toulouse parmi les « nœuds aériens » internationaux à venir²²⁰. Toulouse doit donc veiller à développer ses équipements aéronautiques en suivant le trafic aérien.

Plusieurs modèles de fonctionnement sont étudiés :

- Le modèle centralisé, utilisé à Toulouse et Marseille : toutes les Compagnies

²¹⁸ Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1972*, Centre d'étude et d'édition patronales, 1973, p. 104

²¹⁹ « Envol, 1945-1975, Ces années-là », *Op. cit.*, p. 45

²²⁰ *Ibid.*

aboutissent à un aéroport central ; l'enregistrement des passagers, des bagages, le tri, la livraison des bagages ainsi que les contrôles sont fait dans un bâtiment central. L'accès aux avions se fait grâce à des jetées ou à des satellites.

- Le modèle décentralisé est composé de modules indépendants et propres à chaque Compagnie.
- Le modèle semi-centralisé utilisé à Orly²²¹, induit des salles d'embarquement de chaque côté d'un hall central où sont regroupés commerces et services. La centralisation des livraisons de bagages est conservée, mais l'enregistrement au départ est décentralisé par vol²²².

Dans le cadre de l'étude préliminaire proposée par le STBA, le choix se porte sur le modèle semi-centralisé. Le ministre des Transports donne son accord le 25 février 1972. Plusieurs arguments conduisent à ce fonctionnement :

« L'expérience a montré que la centralisation conduit à des solutions onéreuses. Les économies de surface dans le bâtiment central sont compensées en partie par des surfaces de circulation importantes entre le bâtiment et les salles d'embarquement. Le coût d'un système de tri des bagages, qu'il soit automatique ou manuel, est élevé. Les distances à parcourir par les passagers sont longues. Enfin, une aérogare centralisée est difficile à agrandir et le premier investissement est important. La centralisation des bagages à l'arrivée permet : des économies de premier investissement (réduction du nombre de tapis), des économies d'exploitation (pour la même raison), une diminution des surfaces de planchers.

La Compagnie Air Inter souhaite repousser le plus possible l'heure limite d'embarquement (objectif à long terme : H-5 mn.) ; il en résulte que la décentralisation au départ est absolument indispensable. C'est d'ailleurs l'avis de la Compagnie Air France. Cette décentralisation des procédures au départ entraîne les conséquences suivantes : spécialisation des banques d'enregistrement par vol, suppression du tri des bagages au départ, proximité de la salle de chargement des bagages et des avions et formalités de contrôle aux frontières effectuées près de l'avion.

²²¹ *Ibid.*

²²² Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954 Dossier A, p. 48

Quant à la conception modulaire et linéaire de l'aérogare proposée ainsi que sa forme en arc de cercle, elles présentent les principaux avantages suivants : Le linéaire d'aire de stationnement est important, tout en laissant un linéaire de trottoir très suffisant. La distance entre le parc de stationnement des voitures et l'aérogare est réduite. La distance entre le trottoir d'enregistrement est également peu importante. Enfin et surtout, il est possible d'agrandir l'aérogare facilement sans gêner le fonctionnement des modules existants et progressivement en fonction des besoins effectifs, qu'il est difficile de prévoir avec exactitude longtemps à l'avance²²³. »

Quinze hectares sont prévus pour l'aérogare, trente hectares de plus sont demandés par des industriels à la Chambre de Commerce, le prix de l'acquisition des terrains se porte à 1 800 000 francs²²⁴ (soit 17 916 941 euros en 2020²²⁵). Plusieurs projets sont à l'étude ; l'Aéroport de Paris, le Service Technique des Bases Aériennes (STBA) apportent leur concours. La Chambre de Commerce confie à son architecte Jean Montier assisté par Vicariot (architecte en chef de l'Aéroport de Paris), de proposer une solution. Jean Montier travaille dans son propre cabinet d'architecture avec son fils Robert-Antoine Montier, architecte DPLG et grand prix de Rome. Comme son père, les projets qu'il exécute sont tournés principalement vers le domaine aéronautique. Spécialiste en urbanisme aéroportuaire, il réalise le projet d'extension de l'aéroport de Beauvais-Tillé, la piste de Saint-Pierre, l'hélistation de Digne-les-Bains, le plan de stationnement des avions à l'aéroport de Lorient, et bien d'autres projets partout en France et dans les DOM TOM. Ses interventions peuvent concerner : l'optimisation du domaine aéroportuaire, le système de pistes, l'insertion à l'environnement, le traitement de pollutions sonores, le traitement des circuits passagers et autres²²⁶.

Les compagnies aériennes sont également consultées pour l'élaboration de l'avant-projet²²⁷. L'aérogare de Blagnac 1 ne pouvant définitivement plus être

223 *Ibid.*, p. 49-50

224 *Procès-verbaux des séances, année 1972, op. cit.*, p. 12

225 Insee, Année de conversion: 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

226 « Journée d'étude Green Airport », Paris, 2017, *Proavia*, [en ligne], consulté le 17 juin 2021.
URL : https://www.proavia.com/sites/default/files/articles-public-files/greenairport_societes_ppt_23112017_v.pdf

227 Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954

agrandie, il est déjà prévu que le bâtiment serve au fret et à l'aviation d'affaires²²⁸.

Entre 1969 et 1972 le trafic annuel moyen augmente d'environ 15% par an (cf vol. II, fig. 95) ; néanmoins, le développement ne s'est pas fait régulièrement²²⁹. Les années 1960 sont marquées par les événements d'Algérie et la croissance du trafic intérieur (avec un taux d'augmentation important).

Le début des années 1970 est affecté par des grèves dans le transport aérien, à cause de la mort d'un commandant tchèque et d'appareils détournés par des pirates de l'air²³⁰. Le trafic progresse mais à un taux très bas²³¹ (cf vol. II, fig. 96) Ce dernier est difficile à calculer ; cependant, dans le rapport des architectes Montier, le trafic est estimé à 5 millions de passagers par an vers 1990. Les futures installations de Blagnac 2 ne sont pas dimensionnées pour le trafic de l'heure la plus chargée, car ce critère conduit à de très gros investissements pour de grands espaces qui ne seraient utilisés que très rarement²³².

Afin d'acquérir les terrains, plusieurs éléments sont considérés pour l'étude de Blagnac 2 :

- les surfaces nécessaires aux installations de diverses natures,
- l'organisation de ces surfaces en vue d'assurer un fonctionnement rationnel,
- les surfaces nécessaires aux aires et voies de circulation avions

Dossier A, p. 4

228 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-verbaux des séances, année 1971*, Centre d'étude et d'édition patronales, 1972, p. 115

229 Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954 Dossier A, p. 4

230 « Les pilotes de ligne lancent un appel aux Nations unies et envisagent une grève mondiale [...] », *Le Monde*, 1972, [en ligne], consulté le 4 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1972/06/10/les-pilotes-de-ligne-lancent-un-appel-aux-nations-unies-et-envisagent-une-greve-mondiale-le-19-juin-un-commandant-tcheque-tue-par-des-pirates-de-l-air_3034165_1819218.html

231 Sénat, « première session ordinaire de 1972-1973 », Tome XII, Transports, Aviation civile, p. 8, [en ligne], consulté le 4 mai 2021. URL : https://www.senat.fr/rap/1972-1973/i1972_1973_0068_12.pdf

232 Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954 Dossier A, p. 19

- les voies routières permettant l'accès à l'aéroport.

Le choix de placer Blagnac 2 à 800 au nord de Blagnac 1, résulte des raisons suivantes :

« la nouvelle aérogare se trouvera ainsi plus près du centre de gravité de l'aéroport ; une distance convenable pourra être réservée sur le CD1E entre l'échangeur desservant l'aérogare actuelle et celui permettant l'accès aux nouvelles installations.

L'espace libre entre l'aérogare actuelle et la nouvelle permettra l'implantation d'autres installations aéroportuaires sans toutefois que la distance entre ces deux aérogares soit excessive.

La profondeur de la zone des installations est telle qu'une distance de 800 m est respectée entre l'axe de la piste n° 1 et la limite de la zone industrielle. Le front actuel des installations est maintenu. Toutefois, pour permettre la construction d'un nombre de places de parking avions suffisant, l'aérogare et la gare de fret sont légèrement reculées par rapport à ce front.

Entre les installations actuelles et la nouvelle aérogare ont été prévu :

- le nouveau centre de tri postal ;
- des bâtiments abritant des "moyens généraux" et services de piste;
- le parc à carburants
- les centrales (chauffage, conditionnement, électricité...) alimentant la nouvelle aérogare ;
- des espaces suffisants à la construction éventuelle de postes de stationnement avions si le besoin s'en fait sentir²³³. »

233 Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954
Dossier A, p. 29-30

Le plan masse et la composition générale sont élaborés dans le but de mettre en évidence la surface nécessaire à l'aéroport quand il devra accueillir 5 000 000 de passagers. S'il est prématuré de fixer l'implantation précise de certains bâtiments, les architectes et ingénieurs pensent que prévoir la situation de manière approximative par « grandes masses de façon à montrer l'homogénéité de l'ensemble [...] ainsi que sa cohérence et sa rationalité [...] »²³⁴ est justifié.

La mise en service de la future aérogare est prévue pour 1975, le bâtiment devra fonctionner sans modification ou complément important pendant 5 ans. La première phase de construction doit être en mesure de répondre aux besoins des années 1980. Soit :

- « 1 800 000 passagers par an, dont 1 700 000 passagers locaux
- 5 postes de stationnement d'avions au contact de l'aérogare
- 1 100 personnes dans le hall de départ à l'heure de pointe dont 700 passagers.
- 350 passagers internationaux à l'heure de pointe internationale²³⁵. »

La Chambre de Commerce ne perd pas de vue son objectif et reste tournée vers l'avenir, tout en valorisant son passé et l'histoire de l'aviation à laquelle elle est attachée. Ainsi, lorsque le Secrétariat à l'Aviation Civile lui indique que le deuxième prototype de l'avion Caravelle vient de terminer ses essais et qu'il va être réformé ; la chambre accepte de l'acquérir pour un prix symbolique afin qu'il soit parqué à l'aéroport et abrite un musée de l'Air²³⁶.

Les architectes Jean Montier et Robert-Antoine Montier, père et fils, travaillant au sein du même cabinet à Toulouse, étudient quelques possibilités qui sont analysées dans un rapport sur la construction des nouvelles installations terminales

²³⁴ *Ibid.*, p. 37

²³⁵ *Ibid.*, p. 58

²³⁶ Examen du projet de budget pour l'exercice 1971 du service de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, Archives départementales de Haute-Garonne n° 5185W1-4

(solution 2F) (*cf* vol. II, fig. 97, fig. 98, fig. 99 & fig. 100). Le parti-pris adopté est semi-centralisé, la disposition permet « d'envisager une architecture de l'opération plus liée, qui aboutira à une composition d'ensemble au lieu d'avoir deux bâtiments séparés²³⁷ » et convenant pour les futures phases de constructions envisagées en 1995. Le rapport signale plusieurs éléments devant être retravaillés.

- Le restaurant prévu au troisième niveau donne sur une terrasse non-accessible. « Cette terrasse de grande surface isole le restaurant de l'aplomb des aires des avions qui constituent justement un attrait certain pour la plupart des usagers »
- Dans le cadre de la variante, le positionnement du restaurant au deuxième niveau permet une vue plus directe sur les aires de stationnement
- Les halls publics ont une surface paraissant trop importante dans le projet de base.

Parmi les autres dispositions envisagées, se trouve le projet de position en *Nose In* (*cf* vol. II, fig. 101). Les études faites par l'aéroport de Toulouse-Blagnac montrent que pour ce type de stationnement une garde de 7,5 m entre chaque avion est réservée. Le Ministère du Transport indique au président de la Chambre de Commerce de Toulouse que cette distance peut être - avec un peu de précision dans les manœuvres - diminuée si cette garde est descendue à 5 m. Une autre étude des aéroports de Paris indique des variations de distance entre des avions de différentes proportions. Le changement du matériel d'assistance doit être pris en compte. Selon Durand, ingénieur des Ponts et Chaussées (chef de l'arrondissement Architecture et Urbanisme), les plans établis par l'aéroport de Paris se basent sur un avion de 45 m d'envergure, alors que l'étude de Toulouse-Blagnac considère des avions de 50 m d'envergure. Les comparaisons doivent être refaites en corrigeant ce détail. La solution proposée par l'aéroport de Paris entraîne :

« une réduction de la qualité de service (desserte de gros porteurs par une seule passerelle) ; Une dépense supplémentaire d'aire de trafic dont on ne tirerait pas un profit

237 Rapport, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Construction des nouvelles installations terminales, étude préliminaire, Rapport de présentation, et variante, s.d.*, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse n°533/4

puisque l'aérogare a été dimensionnée pour un trafic de pointe inférieur à celui que pourrait traiter l'aire de stationnement²³⁸. »

2. Deux projets concurrents et plusieurs déclinaisons

A. Géométries et évolutions au cœur du projet du STBA

Le Service Technique des Bases Aériennes (STBA) propose trois hypothèses (projet A, B et C) pour la construction de la nouvelle aérogare. Le rapport mentionnant leur concours n'est pas daté, cependant, il peut être estimé à l'année 1972, correspondant à la période où les architectes Montier travaillent sur leur propre hypothèse.

Le projet A (*cf* vol. II, fig. 102 a)) prend la forme - comme le projet Montier - d'un arc de cercle. L'entrée centrale conduit les passagers vers un hall avec les comptoirs d'enregistrement. L'aérogare fonctionne par symétrie. La partie gauche contient les tapis de distribution des bagages, un bureau de change, des WC, des commerces avec location de voitures, l'enregistrement hors douane, des bureaux et salles de conférences. Cette configuration se répète dans la partie droite de l'aérogare avec toutefois l'ajout d'un salon d'honneur. Sur le plan, le STBA mentionne les futures extensions construites avec l'augmentation du trafic. La forme arquée permet d'ajouter simplement dans la continuité les autres « modules ».

L'accès à l'étage (*cf* vol. II, fig. 102 b)) se fait par deux escaliers à quart tournant. Le premier niveau bénéficie de six terrasses, deux d'entre-elles ne sont pas accessibles. La cuisine se trouve au centre, flanquée par deux blocs sanitaires, le restaurant et le snack donnent accès à une terrasse avec vue sur les pistes.

Le projet B (*cf* vol. II, fig. 103 a)) de par sa forme ressemble à un sablier. Au niveau départ, la partie basse du sablier est consacrée aux bagages (livraisons, circulation) il

238 DURAND, *Aéroport de Toulouse-Blagnac*, Rapport daté du 4 septembre 1972, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse n°533/4

y a également des bureaux et des locaux techniques. Des escaliers mécaniques donnent accès au premier étage, soit le niveau départ. La partie haute du sablier est utilisée pour les locaux des compagnies, le départ des bagages et le dépôt containers.

Le niveau départ (*cf* vol. II, fig. 103 b)) semble plus adapté aux passagers. Il est constitué d'un bar et d'une librairie, de commerces et d'un point vente de billets, change, PTT en partie basse. La partie haute centrale comporte un hall débouchant sur cinq salles d'attente sous douane ou hors douane. Des blocs sanitaires sont installés en amont du hall.

Au deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 103 c)), niveau restaurant, seule la partie basse du sablier est utilisée. La partie haute est consacrée à une terrasse. Il n'est pas mentionné si elle est accessible au public ou non. Dans la partie basse sont répartis plusieurs services : la cuisine, le restaurant, un salon, une salle de conférence, un vestiaire, des bureaux de compagnies.

Le projet C (*cf* vol. II, fig. 104 a)) prend la forme d'un octogone irrégulier. L'entrée au niveau arrivée, amène les passagers sur la distribution des bagages, le reste du niveau est consacré aux locaux techniques, tri des bagages, chaufferie, bloc sanitaires et quelques bureaux. Les passagers peuvent emprunter les escaliers mécaniques devant la distribution des bagages afin d'accéder au niveau départ.

Le hall public (*cf* vol. II, fig. 104 b)) est de forme triangulaire, il occupe la moitié de la surface du premier étage. Les passagers peuvent se restaurer, mais aussi acheter un livre ou leur billet. Autour de la pointe du triangle formée par le hall, s'organisent six salles d'attente sous douane ou hors douane. Leur accès est réglementé par des guichets d'enregistrement.

Le dernier niveau (*cf* vol. II, fig. 104 c)) est consacré à un deuxième restaurant plus spacieux ; s'y trouve également deux galeries marchandes ainsi que la cuisine.

Les propositions du STBA sont innovantes en termes de forme choisie pour l'aérogare. En effet, ces trois projets permettent théoriquement les extensions futures demandées par la Chambre de Commerce. Cependant, la distribution n'est pas aisée. Le niveau arrivée est souvent et majoritairement consacré aux services techniques. Ce qui rend le premier hall d'accueil étroit et peu engageant, excepté dans le projet A. Il ne semble pas y avoir de réelles déambulations destinées aux passagers. Les

différentes fonctions sont éparpillées aux quatre coins de l'aérogare. Quelques parties sont accordées aux commerces cependant, ces derniers ne semblent pas être mis en avant, juste positionnés pour combler des espaces libres.

B. Le passager au cœur du projet des architectes Montier

Le 19 octobre 1972, les architectes et ingénieurs collaborant sur le projet de la nouvelle aérogare, pour la Chambre de Commerce de Toulouse remettent un rapport d'avant-projet contenant les partis pris architecturaux. La première phase de construction doit donner :

« une notion de confort maximum dans le service rendu aux passagers [...] de la fiabilité des systèmes de traitement de bagages et la simplification des opérations d'enregistrements. En plus du parti purement fonctionnel, le futur aérogare doit prendre le caractère du lieu de rencontre entre industriels et commerçants, soit de Toulouse et sa région, soit de l'extérieur²³⁹. »

Trois données essentielles sont étudiées : « l'avion, le passager et l'automobile privée²⁴⁰ ». Les architectes veulent éviter que les courants de circulation ne se croisent. Ainsi, les niveaux d'arrivées et départs sont séparés, aidant à la limitation des flux sur chaque esplanade. Les auteurs du rapport citent l'exemple du terminal TWA Kennedy, dessiné par l'architecte Eero Saarinen, inauguré en 1962²⁴¹.

Les distances envisagées à l'intérieur de l'aérogare toulousaine sont très courtes (40 m) pour permettre une concentration des commerces et des « pôles d'attraction à proximité des passagers²⁴². » Étant donné que plusieurs extensions sont prévues, un

239 Chambre de Commerce de Toulouse, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Aérogare, Avant-projet, Rapport de présentation*, Daté du 19 octobre 1972, p. 1, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse

240 *Ibid.*, p. 5

241 Eva ABBOTT, « Le plus bel aéroport du monde », *AD Magazine*, 2015, consulté le 5 mai 2021.
URL : <https://www.admagazine.fr/architecture/balade/diaporama/le-plus-bel-aeroport-du-monde/23557?page=1>

242 Chambre de Commerce de Toulouse, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Aérogare, Avant-projet, Rapport de présentation*, Daté du 19 octobre 1972, p. 2, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse

module de base est choisi pour être répété. Les modules peuvent être construits séparément et doivent donc fonctionner indépendamment. Leur utilisation permet une grande flexibilité d'utilisation. Au milieu de deux modules, un élément plus petit permet des aménagements spéciaux pour le restaurant, un salon ou une salle de réunion.

Chaque module comprend plusieurs niveaux :

- Un niveau supérieur départ (*cf* vol. II, fig. 105) : avec informations de vol (graphiques, sonores) dans le but de diriger les passagers vers trois groupes de banque d'enregistrement spécialisés (tels que ceux utilisés au BOAC - Kennedy Airport, New-York) ; et une banque de vente de billets attenante au bureau des compagnies. Les passagers sont donc directement libérés de leurs bagages et des formalités des billets, ils peuvent alors se déplacer librement à l'intérieur du hall. Ils trouvent à leur disposition : un restaurant, snack bar, des commerces et points de repos (la signalisation sonore et lumineuse continue avec intermittence rapide, utilisée à Marseille et à Tarbes, indique aux passagers l'embarquement prochain). L'aérogare est conçue de façon à recevoir 1 100 personnes pendant les heures de pointe. Le projet est un aéroport commercial étudié pour flâner et consommer²⁴³
- Rez-de-chaussée dit niveau inférieur arrivée (*cf* vol. II, fig. 106) :
 - Les passagers des lignes intérieures trouvent : les points de livraison de bagages ; les services arrivés : taxi, réservation hôtel, les accès aux parkings, les locations de voitures sans chauffeur, téléphone, PTT, ainsi que des commerces divers ; un service accueil hôtesse pour diriger les passagers vers les salles de réception, points de rendez-vous ; des groupes sanitaires et les petits services infirmerie, salle de repos, nurserie
 - Les passagers des vols internationaux trouvent les services énumérés ci-dessus et les filtres police, douane, santé

243 Aéroport Toulouse Blagnac (Service communication institutionnel), *Depuis toujours un ciel d'avance*, Air Edition, 2009, p. 35

- Les passagers en transit international trouvent les mêmes installations y compris les salles d'attente et restaurants

Le rez-de-chaussée accueille également les bureaux de piste des compagnies, salle de personnel, cantine et autres services de piste

- Le sous-sol (cf vol. II, fig. 107) est consacré à une partie des moyens techniques assurant le bon fonctionnement de l'aérogare, des parkings pour le personnel de service, des locaux de service pour le restaurant et des locaux d'entretien
- « Deux étages de bureaux sont prévus en mezzanine²⁴⁴ » (cf vol. II, fig. 108) au-dessus du hall de départ et sont utilisés en fonction des besoins des services, compagnies, sociétés ou Chambre de Commerce

L'aménagement de l'aérogare permet à tout usager de voir la totalité du hall, les informations sonores et graphiques informent en tout temps de l'activité aéronautique et sont, par conséquent, visibles de n'importe quel endroit. Des voies de circulation permettant des accès rapides aux parkings ou la ville sont prévues.

Plusieurs modèles et fonctionnements d'aéroports sont étudiés pour réaliser ce projet. Selon les auteurs du rapport, l'analyse du problème de l'aérogare de Dallas aux États-Unis dégage la notion de *restraint free* (sans contrainte). Cette notion fait référence aux conditions qui permettent aux avions et aux passagers d'arriver et de partir avec un minimum d'attente.

« Voici ces conditions :

- un espace aérien autour de l'aéroport suffisamment vaste

244 Chambre de Commerce de Toulouse, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Aérogare, Avant-projet, Rapport de présentation*, Daté du 19 octobre 1972, p. 4, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse

- pistes d'envol, pistes secondaires et zones de stationnements jamais saturées
- aérogares conçues pour que le voyageur marche le moins possible (ici 30 m)
- des parkings laissant aux passagers le libre choix de leur stationnement
- un système d'autoroutes permettant d'entrer et de sortir sans difficultés²⁴⁵ »

L'aéroport de Kansas City aux États-Unis a lui adopté le principe du *Gate arrival*, soit d'arriver devant le poste d'embarquement en voiture, réduisant ainsi le parcours à pied à 30 m.

La volonté des architectes est de libérer les passagers du plus grand nombre de contraintes liées le plus souvent :

« à un guidage et des cheminements excessifs qui font d'une aérogare un ensemble compliqué dans lequel on ne se sent pas à l'aise. En d'autres termes, on a essayé de simplifier et, en même temps, d'accélérer les procédures en vue de placer le passager dans une ambiance agréable²⁴⁶. »

Afin d'arriver à ce résultat, plusieurs idées sont retenues :

« Les banques d'enregistrement sont situées dès l'entrée de l'aérogare pour que le passager soit immédiatement libéré de ses bagages.

Les salles de départ pour les vols nationaux sont supprimées ou plus exactement confondues avec le hall de départ dans lequel sont disposés des commerces.

Les salles de départ internationales peuvent fonctionner simultanément, mais il est possible d'« intégrer » 2 d'entre-elles au hall de départ grâce à l'effacement des cloisons mobiles et de les utiliser ainsi pour le trafic national.

²⁴⁵ *Ibid.*, p. 5

²⁴⁶ Rapport des architectes Montier, *s.d.*, Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954 Dossier A, p. 50

Les circulations sont prévues de façon à ce que les passagers au départ ne puissent croiser les passagers à l'arrivée.

Des points de repos sont distribués dans le hall de départ de manière à ce qu'on voit facilement les différentes signalisations et, en particulier, le panneau d'affichage des départs.

La distance à parcourir de la façade à la porte d'embarquement est en moyenne de 40 mètres.

Une porte spéciale est réservée pour la desserte à pied ou par autobus des postes éloignés. Les passagers descendent au rez-de-chaussée par un escalier²⁴⁷. »

Le parti-pris des architectes pour cette aérogare est celui d'une « autoroute anneau en demi-cercle, de conception demi-centralisée²⁴⁸ » (cf vol. II, fig. 109), c'est-à-dire qu'à chaque poste toutes les formalités arrivées-départs peuvent être accomplies. Ce fonctionnement induit une aérogare.

« dotée de satellites auprès desquels stationnent les avions, l'accès aux appareils s'effectuant à l'aide de passerelles télescopiques. Le placement des avions côté piste induit un plan semi-elliptique du bâtiment²⁴⁹. »

« Ces aérogares sont construites suivant le principe de la stricte séparation des flux de passagers à l'arrivée et au départ²⁵⁰. » C'est la première aérogare construite en province avec deux niveaux pour le trafic²⁵¹.

« La conception ouverte du bâtiment permet une vue aisée et facilite le cheminement du voyageur de l'automobile au jet. D'autre part, les volumes très simples de l'aérogare (pas

247 *Ibid.*, p. 51-52

248 *Ibid.*

249 Information obtenue par mail auprès de Monsieur Robert-Antoine Montier, Architecte DPLG, Grand prix de Rome, le 07 juin 2021

250 « Aéroport », Larousse, s. d., consulté le 5 mai 2021. URL : <https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/aeroport/18971>

251 Aéroport Toulouse Blagnac, *Depuis toujours un ciel d'avance*, Op. cit., p. 35

de parois écran permanentes) offrent le maximum de possibilités d'adaptation pour l'avenir²⁵². »

La structure de l'aérogare est conçue en deux parties différentes. Le socle constitué par les niveaux accessibles au public et les locaux techniques (sous-sol, plancher du niveau arrivée, niveau départ) est prévu en béton armé ou précontraint. La superstructure comprenant les bureaux et locaux commerciaux, le restaurant, [...] ainsi que la toiture sont prévus en béton armé ou précontraint avec ossature métallique²⁵³.

Le début des années 1970 est marqué par la crise économique et la montée du chômage²⁵⁴. La première pierre de l'aérogare est posée le 13 décembre 1974 par le Secrétaire d'État aux Transports, Marcel Cavaillé. Les années suivantes sont impactées par deux chocs pétroliers (1973 et 1979), la croissance chute à 3 % et entraîne un chômage de masse. Un million de personnes sont touchées en 1975, puis deux millions en 1982 et trois millions en 1997²⁵⁵. Raymond Barre est nommé Premier ministre à la place de Jacques Chirac en 1976. Il adopte une politique rigoureuse dont le résultat est mitigé et impopulaire. Bien que Valéry Giscard d'Estaing ait permis d'importantes avancées sociales, les difficultés économiques dirigent les Français vers l'élection d'un président de gauche en 1981²⁵⁶.

La construction de la nouvelle aérogare attire les curieux avant son inauguration, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse est alors soucieuse d'informer les habitants de la région Midi-Pyrénées. Elle propose alors des visites commentées des nouvelles installations aéroportuaires.

« Nombreux sont ceux qui ont répondu à cette invitation : des Conseils Municipaux, des

252 Chambre de Commerce de Toulouse, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Aérogare, Avant-projet, Rapport de présentation*, Daté du 19 octobre 1972, p. 7, Archives de la Chambre de Commerce de Toulouse

253 MONTIER, Rapport de la Chambre de Commerce de Toulouse, *Aéroport de Toulouse-Blagnac, Aérogare, Avant-Projet, Possibilités de trafic internationaux, Arrivée-Départ simultanés*, daté du 15 mars 1973, p. 1

254 REITHMANN Annie, *Op. cit.*, p. 403

255 *Ibid.*

256 *Ibid.*, p.426

Administrations, des Entreprises, des Associations diverses, plusieurs Universités de Toulouse... Le public le plus fidèle fut sans aucun doute celui des Établissements Scolaires : on a compté plus de 100 visites programmées pour des écoles ou des lycées.

Ces différents groupes assistent d'abord à la projection d'un film audio-visuel, retraçant les différentes phases de la construction de l'aérogare et situant l'aéroport dans le contexte historique et économique de la région. Ensuite, une visite commentée des nouvelles installations permet aux visiteurs de comprendre le fonctionnement de l'aéroport. « Après un peu plus d'une heure de visite, chacun repartait heureux d'avoir été une des premières personnes à découvrir ce nouveau temple toulousain de l'aviation²⁵⁷. »

La nouvelle aérogare est inaugurée le 16 juin 1978 en présence du ministre des Transports, Joël Le Theule (*cf* vol. II, fig. 110 a) & fig. 110 b)). Durant cette crise économique la Chambre de Commerce a su être un appui pour les entreprises régionales.

« De très nombreuses entreprises de notre région ont été amenées à participer aux travaux. Ce n'est que dans des cas bien particuliers, où il n'existait pas de fournisseurs régionaux de matériel, que la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse a dû faire appel à des entreprises extérieures à la région. C'est le cas notamment des passerelles télescopiques qui ont été importées de Hollande. Il faut bien préciser cependant, que ce sont des entreprises toulousaines qui participent à leur mise en place et qui continueront à en assurer la maintenance²⁵⁸. »

En effet, les sommes engagées sont importantes, la construction de la première tranche atteint 109 millions de francs (87 320 242 euros en 2020²⁵⁹) répartis entre l'Etat pour 15 %, les collectivités locales pour 18 % et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse pour 67 %²⁶⁰. Le directeur de la Chambre M. De

257 « NIC, Les nouvelles industrielles et commerciales », *Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse*, N°215, Spécial aéroport Toulouse Blagnac II, Inter-presse services, Toulouse, 1978, p. 12

258 *Ibid.*, p. 9

259 Insee, Année de conversion : 2020, Calcul réalisé le 4 juin 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/2417794>

260 *Aviation Magazine* n° 713, Septembre 1977, p. 10

Montgremier, espère créer de l'emploi au fur et à mesure des augmentations du trafic aérien. La création d'une zone industrielle d'une cinquantaine d'hectares à proximité de l'aéroport permet aux entreprises de bénéficier des facilités offertes par les liaisons aériennes (passagers et fret). Un nombre important d'entreprises nationales et internationales y sont déjà implantées²⁶¹.

La Chambre souhaite que cette zone réponde à certaines conditions esthétiques concernant l'aspect des bâtiments à construire, mais aussi « l'engazonnement des parties non construites », et les plantations²⁶². « L'aérogare soutient l'expansion économique générale de la région [...] en facilitant la circulation des marchandises, des hommes et des idées²⁶³. »

3. Toulouse parmi les aéroports du « *Jet Age* » - 1978

A. Entre ambition internationale et régionalisme

En 1978, le mensuel publié par la Chambre de Commerce mentionne que les « installations en service », soit Blagnac 1, « ne sont plus adaptées aux avions de la nouvelle génération²⁶⁴ ». Ces avions ne sont pas cités, il semble que le mensuel fasse référence aux premiers gros-porteurs mis en service au début des années 1970 tels que le Boeing 747-100, -200, -300 ; le McDonnell Douglas DC-10 ; le Lockheed L-1011 Tristar et l'Airbus A300. Le premier vol commercial de ces avions a lieu entre 1970 et 1974.

Les premières aérogares permettent simplement aux passagers d'arriver et de repartir. De par leur forme, leur construction, leur aménagement, leur fonctionnement, elles sont souvent différentes les unes des autres. Si l'avion est resté longtemps associé à

²⁶¹ « NIC, Les nouvelles industrielles et commerciales », *Op. cit.*, p. 13

²⁶² *Ibid.*

²⁶³ *Ibid.*

²⁶⁴ *Ibid.*, p. 7

une certaine image élitiste, de nombreuses campagnes publicitaires ont été mises en place afin de le démocratiser, le rendre plus accessible mais, aussi dans le but de vanter les destinations disponibles ou la rapidité du voyage (cf vol. II, fig. 111 a), fig. 111 b), fig. 111 c) & fig. 112). C'est une des raisons de son développement. Avec l'augmentation du trafic, « les gestionnaires et concepteurs ont [...] cherché à les adapter à un type de trafic particulier, à diminuer les distances parcourues et d'une manière générale à augmenter leur confort²⁶⁵. » Ces aérogares concentrent « l'essentiel de l'effort architectural²⁶⁶ » car elles sont la partie la plus stable de l'aéroport.

Lors de l'élaboration du projet de Blagnac 2 par le cabinet d'architectes Montier, ces derniers n'ont pas laissé de côté l'aspect pratique de l'esthétique. En effet, les façades étudiées pour être étanches au bruit, sont également soumises à la pollution atmosphérique des gaz brûlés des réacteurs. Les matériaux envisagés tels que la « glace épaisse [...], l'aluminium, la céramique²⁶⁷ », font que les façades sont faciles à nettoyer et nécessitent peu d'entretien. « Le bâtiment sera ventilé et maintenu en légère surpression pour éviter les entrées d'odeurs, sauf dans le cas particulier des salles de restaurants et de la cuisine qui seront en dépression²⁶⁸. » Les autres matériaux sont choisis pour leur faible coût et leur résistance au passage du public²⁶⁹. La façade côté ville évoque presque les lignes géométriques d'un avion (cf vol. II, fig. 113). La structure poteaux-poutres, caractéristique de l'architecte Le Corbusier, utilisée pour Blagnac 1 est réutilisée ici. La forme de l'arc de cercle accueille le passager en son sein, elle le concentre, pour ensuite lui donner son envol vers une autre ville. La façade côté piste se dote comme les autres aérogares d'une importante surface vitrée. Sur toute la longueur du bâtiment, les passagers peuvent regarder les avions (cf vol. II, fig. 114). Le style architectural de l'aérogare reste moderne, couplé à certaines caractéristiques géométriques issues des avions, conférant à l'aérogare un air moderne empreint de futurisme.

265 Aéroport Toulouse Blagnac, *Depuis toujours un ciel d'avance*, Op. cit., p. 118

266 *Ibid.*

267 Rapport des architectes Montier, s.d., Archives départementales de Haute-Garonne n°8092W954
Dossier A, p. 62-92

268 *Ibid.*

269 *Ibid.*

La forme du module (*cf* vol. II, fig. 115) présentée par les architectes permet une bonne répartition des services de l'aérogare ainsi que de nombreux bureaux nécessaires aux compagnies et autres.

Au rez-de-chaussée (*cf* vol. II, fig. 116) les bureaux sont placés dans les renforcements, vers les pistes, laissant disponible le côté ville pour accueillir les futurs passagers. Comme le veulent les architectes, les voyageurs sont libérés rapidement de leurs bagages, car toutes les formalités sont placées près de l'entrée. Les passagers peuvent ensuite accéder au premier étage grâce aux escaliers mécaniques, sans croiser les arrivées. Le questionnement concernant les commerces était déjà présent lors de l'élaboration de Blagnac 1, pourtant il prend une nouvelle importance avec Blagnac 2.

Au premier étage (*cf* vol. II, fig. 117), les commerces forment un filtre, il faut les passer pour accéder au hall d'enregistrement et ensuite revenir sur ses pas pour accéder aux passerelles. Les commerces sont au centre de l'aérogare ; ils ne sont pas positionnés contre un mur, ce qui les rend accessibles et visibles de chaque côté (*cf* vol. II, fig. 118 a)) . Ils s'imbriquent et donnent l'illusion d'un îlot flottant au cœur de l'aérogare. Les produits du sud et régionaux sont mis en avant (*cf* vol. II, fig. 118 b)), comme dans l'aérogare de Blagnac 1. Les parties du module les plus éloignées sont également consacrées à des bureaux.

Le deuxième étage (*cf* vol. II, fig. 119) accueille un snack et un snack transit positionnés en amont du restaurant donnant côté piste, un bloc sanitaire les sépare. La cuisine occupe le côté ville.

Les installations du sous-sol (*cf* vol. II, fig. 120) sont occupées par la réserve du restaurant, les locaux techniques, des vestiaires et un parking.

Lors de l'élaboration du projet, les architectes ont étudié et visité d'autres aéroports (*cf* vol. II, fig. 121). Dans le cadre de ce mémoire, tous les aéroports cités dans ce tableau n'ont pas pu être étudiés dans leur ensemble, notamment à cause du contexte sanitaire et l'accès aux sources. Les informations retenues sont les plus probantes.

L'aéroport Idlewild, rebaptisé en 1963 : John Fitzgerald Kennedy (New-York) inaugure une nouvelle aérogare en 1962, de la compagnie Trans World Airlines (TWA). L'architecte à l'origine du projet est Eero Saarinen. L'aérogare de style

expressionniste mélange une architecture « glamour et futuriste²⁷⁰ » adhérant à l'ère du Jet (cf vol. II, fig. 122). L'aérogare d'Orly Sud, imaginée par Henri Vicariot, de style moderniste, est inaugurée en 1961. De nombreux touristes viennent la visiter pour son architecture. En effet, le nombre est tel que l'aérogare devient le monument le plus visité de France, devant la tour Eiffel en 1963²⁷¹. Malgré leurs différences, l'aérogare de Saarinen et celle de Vicariot matérialisent une transition d'un mode de transport vers un transport commercial ; réservé à l'élite mais, destiné à la massification²⁷². Si les architectes Montier s'inspirent certainement peu de l'esthétique de l'aéroport de New-York, son fonctionnement a pu les intéresser.

« Le terminal TWA est une grande structure de béton sans aucun obstacle intérieur, ni cloisonnement ni angle droit. Volume sculptural, courbes omniprésentes, dénivelés en pente, perspectives ouvertes, l'architecte propose de vivre une expérience de la fluidité dès l'arrivée au terminal²⁷³. »

Sans pousser aussi loin le concept que pour ce terminal, les architectes Montier adhèrent à l'idée de décharger les passagers de toutes les contraintes imposées par les aéroports ; de rendre l'espace plus fluide, d'avoir toutes les informations sur son vol d'un seul coup d'œil. Saarinen veut également un lieu « dont l'architecture elle-même exprimerait la tension, l'anxiété et l'excitation du voyage, un lieu de mouvement et de passage²⁷⁴ ». Il semble que les architectes de Blagnac 2, bien qu'intéressés par cette notion d'entre-deux, aient plus axé leurs réflexions sur les flux et l'infrastructure du

270 Nathalie ROSEAU, « Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York ? » *Cahiers d'Épistémé, Histoire et philosophie des sciences et des techniques*, Université de Bordeaux, 2008, p. 191-192

271 ESWAY Dominique, « L'aéroport d'Orly fête ses cent ans », *France Bleu*, 28/05/2018, [en ligne], consulté le 28 juillet 2020. URL : <https://www.francebleu.fr/emissions/la-minute-conso/l-aeroport-d-orly-fete-ses-cent-ans>

272 Nathalie ROSEAU, « Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York ? » *Cahiers d'Épistémé, Histoire et philosophie des sciences et des techniques*, Université de Bordeaux, 2008, p. 192

273 *Ibid.*, p. 193

274 Catherine SABBAH, « Terminal TWA de l'aéroport Kennedy, Un oiseau prêt à l'envol », *Le moniteur*, 2002, [en ligne], consulté le 23 mai 2021. URL : <https://www.lemoniteur.fr/article/terminal-twa-de-l-aeroport-kennedy-un-oiseau-pret-a-l-envol.147804>

bâtiment. En effet, l'architecture de l'aérogare est travaillée différemment. Il n'y a pas de symétrie, pas de composition dans la façade, mais une infrastructure mettant en scène la technologie en « fermant » le bâtiment côté ville et l'ouvrant côté piste.

Les ingénieurs subdivisionnaires de l'Aéroport de Paris visitent en 1957 l'aérogare d'Alger Maison-Blanche et Nice-le-Var afin d'effectuer une comparaison des prix de revient entre ces dernières et la future aérogare d'Orly. Sans étonnement, le prix de revient entre Alger et Orly est différent, en cause : les équipements supplémentaires dont doit bénéficier Orly, la différence des prix de travaux entre les deux « départements²⁷⁵ », la différence des époques de référence des prix des constructions. Orly est une aérogare visant un trafic important, les solutions acoustiques qui sont apportées diffèrent de celle d'Alger, de même que les matériaux employés en fonction du climat. L'aérogare de Nice étant encore en construction au moment de l'étude, la comparaison est moins probante, néanmoins les deux aérogares sont plus proches au point de vue construction et équipements²⁷⁶. Ces travaux sont motivés par l'augmentation du trafic et les nouveaux avions à réaction que l'aéroport se prépare à recevoir²⁷⁷.

Henri Vicariot s'est inspiré de la Lever House (*cf* vol. II, fig. 123)(Amérique du Nord) concernant l'architecture de l'aérogare d'Orly sud (*cf* vol. II, fig. 124). Il utilise l'acier, l'aluminium ainsi que le principe des murs-rideaux beaucoup utilisé par les architectes issus du mouvement moderne²⁷⁸. L'intérêt pour l'architecture des États-Unis est stimulé par le plan Marshall à la sortie de la Seconde Guerre mondiale. En apportant leur aide à la reconstruction européenne, des manifestations et expositions voient le jour, comme l'Exposition des techniques américaines de l'habitation et de l'urbanisme, 1939-194X, tenue au Grand Palais en 1946²⁷⁹. Une certaine curiosité pour le mode de vie américain s'installe (mobilité, pratiques

275 Rapport des ingénieurs subdivisionnaire, Aéroport de Paris, Direction des études et travaux, daté du 11 février 1957, p. 10, Archives départementales des Alpes-Maritimes n°2074W98

276 *Ibid.* p. 12

277 Note sommaire sur le rôle et activité de l'aéroport de Paris de 1949 à 1956, Aéroport de Paris, Direction Générale, daté de juin 1957, p. 4

278 « Aéroport Paris Orly », *Techno science*, s.d., [en ligne], consulté le 20 mai 2021. URL : <https://www.techno-science.net/glossaire-definition/Aeroport-Paris-Orly-page-3.html>

279 Jacques LUCAN, *Op. cit.*, p. 97

commerciales, consommation, loisirs)²⁸⁰.

Orly ouest (*cf* vol. II, fig. 125 a) & fig. 125 b)), inaugurée en 1971, est également métallique mais surtout conçue pour faciliter l'embarquement des passagers. Les niveaux sont séparés, le premier étage est destiné à l'embarquement tandis que le rez-de-chaussée est utilisé pour les arrivées²⁸¹. Ces influences sont facilement identifiables tant dans l'esthétique que dans le fonctionnement de Blagnac 2. Les murs-rideaux sont présents côté ville, tandis que côté piste l'aérogare est plus ouverte, plus vitrée pour que les passagers puissent admirer le spectacle aérien. Toutefois, Blagnac 2 suit la forme d'un arc de cercle (*cf* vol. II, fig. 126), ce qui n'est pas le cas à Orly. Les architectes Montier semblent une nouvelle fois avoir accordé de l'importance aux flux des différents transports en les associant ou dissociant au sein d'une même infrastructure.

À Paris en 1962, les pouvoirs publics cherchent des terrains à bâtir afin de construire un nouvel aéroport. Le transport aérien augmente, le Bourget et Paris-Orly vont arriver à saturation dans les prochaines années. Après plusieurs années de contestations et dix ans de travaux, l'aéroport Paris Charles de Gaulle autrement appelé Paris-Roissy est inauguré en 1974. Progressivement, les compagnies quittent l'aéroport du Bourget pour celui de Roissy. En 1977, le Bourget cesse définitivement d'être un aéroport civil.

La première aérogare de Roissy (*cf* vol. II, fig. 127) conçue par Paul Andreu s'inspire de l'aérogare de Saarinen ; elle est inaugurée en 1974²⁸². Sa forme lui vaut plusieurs surnoms tels que « pieuvre²⁸³ » ou encore « camembert²⁸⁴ ». L'architecture se veut futuriste et avant-gardiste pour son fonctionnement (système automatisé de transport

280 *Ibid.*, p. 98

281 « Aéroport Paris Orly », *Techno science*, *Op. cit.*

282 Nathalie ROSEAU, « Une icône à l'épreuve du futur, quel avenir pour le terminal TWA de New York ? » *Cahiers d'Épistémé, Histoire et philosophie des sciences et des techniques*, Université de Bordeaux, 2008, p. 194

283 « Aéroport Roissy Charles de Gaulle, Définition et explications », *Techno Science*, *s.d.*, [en ligne], consulté le 20 mai 2021. URL : <https://www.techno-science.net/definition/12271.html>

284 « Terminal 1 de l'aéroport de Roissy CDG », *Seine Saint Denis Tourisme*, *s.d.*, consulté le : 20 mai 2021. URL : <https://www.tourisme93.com/terminal-1-de-l-aeroport-de-roissy-cdg.html>

des bagages²⁸⁵). L'aérogare centrale circulaire est composée de cinq niveaux, sept satellites l'entourent. Sa composition architecturale générale se rapproche du plan masse proposé par les architectes Montier pour Blagnac 2. Toutefois, ils font le choix de ne pas totalement clore le cercle. Alors que l'aérogare de Roissy est installée au cœur du cercle, Blagnac 2 s'installe à sa limite et vient s'enrouler autour. Les architectes des terminaux se rattachant à la période du *Jet Age*, comme Paul Andreu²⁸⁶ s'axent plus la conception d'espaces fluides facilitant le trajet des passagers (cf vol. II, fig. 128), « bien plus qu'à affirmer le caractère monumental du bâtiment²⁸⁷ ». Les aéroports sont bel et bien construits pour les passagers. Ainsi, les nouvelles fonctionnalités sont plus vantées que l'architecture elle-même. Parmi ces aéroports figurent ceux de Londres (Gatwick), Orly, Marseille, Rome²⁸⁸ etc. ; et ont précisément été étudiés par les architectes Montier pour Blagnac 2.

B. Utopie et « *Jet Age* »

Ces nouveaux aéroports s'émancipent de leurs aînés. Construits d'abord pour accueillir les passagers à la descente de leur avion ; les aéroports se transforment, diversifient leur offre, et leur façon de recevoir, accueillir, guider, orienter les passagers. Entre deux aéroports comme Orly et Roissy, le parti-pris peut être diamétralement opposé tout en ayant une certaine volonté d'être avant-gardiste.

« Roissy s'est voulu l'opposé d'Orly-Sud, bâti, lui, en longueur, ouvert sur des pleins ciels d'envol comme sur un spectacle. Là-bas on baguenaude, on marche, on voit le temps qu'il fait. Ici on plonge et au plus court, par des tapis roulants, par des tunnels²⁸⁹. »

Les installations ont dû s'adapter aux nouveaux avions, plus gros, plus larges,

285 *Ibid.*

286 Nathalie ROSEAU, *L'emprise du vol*, *Op. cit.*, p. 166

287 *Ibid.*

288 *Ibid.*, p. 167

289 Jean-Marc THÉOLLEYRE, « Charlie Airport ou le ciel invisible », *Le Monde*, 1979, [en ligne], consulté le : 26 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1979/10/29/charlie-airport-ou-le-ciel-invisible_2792971_1819218.html

transportant plus de passagers mais aussi fonctionnant différemment. Ces nouveaux avions tels que le Boeing 727 ou encore le Douglas DC-8 sont équipés de turboréacteurs. Les études sur les turboréacteurs ont commencé dès 1910 ; Henri Coandă présente cette année-là, au salon de l'aéronautique ses recherches. Il faudra attendre plusieurs années et que plusieurs chercheurs de nationalités différentes travaillent sur le projet pour que les turboréacteurs intègrent les appareils militaires et civils. La recherche de performances entre les années 1950 et 1980 tient une grande place dans le développement du turboréacteur²⁹⁰. Ces avions intègrent la catégorie du Jet, symbolisant une nouvelle ère et transformant les usages et leurs formes. À partir de 1957 environ, la période est qualifiée de « Jet Age ». Ce terme désigne d'abord les avions à réaction militaires mis en service lors de la Seconde Guerre mondiale, « mais à partir du milieu des années 1950 le terme devient usuel²⁹¹. » Le jet est perçu comme un progrès technologique, il induit une mobilité « rapide et imperceptible²⁹² ». Tout en s'inspirant des effets produits par le Jet, les passagers sont privilégiés. Les aéroports construits à cette période sont la vitrine d'une nouvelle vision du voyage aérien²⁹³.

L'augmentation massive du trafic, les nouvelles technologies aériennes poussent les collectivités en charge des installations aéroportuaires non seulement à s'adapter, mais aussi à anticiper. Le rêve aérien est encore présent ; seulement, dans les années 1960-1970, il s'ouvre à plus de monde. Le passé des aéroports permet de nouvelles études basées sur leur fonctionnement, les erreurs faites et les éléments à garder. L'avion étant désormais prépondérant, il se doit d'obtenir une meilleure place au sein de la ville. Certains l'avaient déjà rêvé, comme André Lurçat et son projet utopiste d'aérodrome au cœur de Paris²⁹⁴ (*cf* vol. II, fig. 129). L'expansion des aéroports et les

290 « Turboréacteur », *Wikipédia, s.d.*, [en ligne], consulté le : 24 mai 2021. URL : https://fr.wikipedia.org/wiki/Turboréacteur#cite_note-1,

291 Nathalie ROSEAU, *L'emprise du vol*, *Op. cit.*, p. 166

292 *Ibid.*

293 *Ibid.*

294 Pierre CARREY, « Dans la Seine, des îles mystérieuses et exotiques, aujourd'hui oubliées », *Libération*, 2016, [en ligne], consulté le 24 mai 2021. URL : https://www.liberation.fr/culture/2016/10/01/dans-la-seine-des-iles-mysterieuses-et-exotiques-aujourd-hui-oubliees_1516373/

nuisances qu'il occasionne ne peuvent pas être envisagées au sein d'une ville. Toutefois, si les installations ont dû se développer en périphérie de la ville, il n'en demeure pas moins que certains architectes y ont attribué des « caractéristiques utopistes ». Si le port représente le bord de mer dans la ville, l'aéroport est le bord du ciel dans la ville, lieu d'embarquement²⁹⁵ ; il est une vitrine sur la ville, un symbole de modernisation et de réaménagement. Ses diversifications (fonctions commerciales, attractions) et son architecture ont contribué à attirer plus de personnes (passagers comme simples visiteurs)²⁹⁶. En témoigne l'aérogare d'Orly plus visitée que la tour Eiffel en 1963²⁹⁷. La ville et l'aéroport sont codépendants, l'un alimente l'autre et contribue à son développement et inversement. « L'aéroport exerce une action puissante sur la structuration du tissu urbain.²⁹⁸ » Néanmoins, s'ancrer dans la ville quand on se trouve en sa périphérie est difficile ; afin de contrebalancer cet éloignement, certaines stratégies sont mises en place. Notamment par le biais des transports en commun et des voies desservant l'aéroport ; c'est également ce qui est étudié pour l'établissement de Blagnac 2.

L'universitaire John Kasarda avance l'idée que : « les aéroports dessineront le développement urbain et l'implantation des entreprises au XXI^e siècle comme l'ont fait les autoroutes au XX^e, les chemins de fer au XIX^e et les ports au XVIII^e siècle²⁹⁹ », ainsi il réintroduit le terme de « Aérotropolis », déjà employé en 1939 par un artiste new-yorkais. Ce terme désigne en partie le miroitement qu'à l'aéroport sur la ville en contribuant à son développement. L'aéroport de Ciudad Real (Espagne) peut être proposé comme contre-exemple. En effet, après de nombreux

295 Jean-Marie DUTHILLEUL, Sabine BLEDNIAK, *Circuler, Quand nos mouvements façonnent la ville*, Éditions Alternatives, Cité De L'architecture Et Du Patrimoine, 2012, p. 111

296 « L'aéroport et la ville : encore un avenir ? », *Demain la ville*, 2020, [en ligne], consulté le : 24 mai 2021. URL : <https://www.demainlaville.com/laeroport-et-la-ville-encore-un-avenir/>

297 Dominique ESWAY, « L'aéroport d'Orly fête ses cent ans », *France Bleu*, 2018, [en ligne], consulté le 28 juillet 2020. URL : <https://www.francebleu.fr/emissions/la-minute-conso/l-aeroport-d-orly-fete-ses-cent-ans>

298 Jean LABASSE, « L'aéroport et la géographie volontaire des villes », *Annales de Géographie*, t. 81, n°445, 1972. p. 297

299 « Aérotropolis », *Géococonfluences*, 2014, [en ligne], consulté le : 24 mai 2021. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/aerotropolis>

investissements dans un aéroport « ultra-moderne³⁰⁰ » à une heure de Madrid, dans le but de développer la ville de Castille-la-Manche, le projet est un échec. Les installations n'ont pas eu l'effet escompté et n'ont vu aucun avion décoller.

Dans le cadre de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, la présence, dès le début des entreprises aéronautiques crée une demande et permet certainement à l'aéroport de s'établir sans risquer trop de dommages. Néanmoins, l'aéroport n'est pas un élément autonome, il doit faire partie intégrante de la réflexion générale sur la ville. Selon Jean-Marie Duthilleul architecte et ingénieur, le terme d'« aéroville » ne fait pas vraiment sens, car les aéroports ne peuvent pas générer des villes nouvelles ; leur développement reste « médiocre et déséquilibré³⁰¹ ».

Les aéroports se construisent au fur et à mesure des années, les architectes cherchent, en utilisant les modules de construction, à anticiper le trafic,

« Sachant parfaitement qu'ils étaient à la traîne avant même d'avoir posé la première pierre, les concepteurs durent accepter comme condition première l'obsolescence des projets sur lesquels ils étaient en train de travailler ; il construisirent et se concentrèrent ainsi sur l'élaboration de projets anti monumentaux, avec l'idée qu'il leur faudrait intégrer dès le plan originel de l'aéroport, son expansion future³⁰². »

Les projets utopistes concentrent de nombreuses réflexions, notamment sur les flux. C'est le cas par exemple de Tony Garnier qui s'intéresse au logement, mais aussi à la circulation³⁰³. La circulation est également étudiée par Arturo Soria y Mata en 1882, ses analyses le conduisent à étudier les problèmes de circulation dans la ville et à s'en passionner³⁰⁴.

300 François MUSSEAU, « A Ciudad Real, la fin des mégalos mannes », *Libération*, 2012, [en ligne], consulté le 24 mai 2021. URL : https://www.liberation.fr/futurs/2012/08/13/a-ciudad-real-la-fin-des-megalos-mannes_839598/

301 Jean-Marie DUTHILLEUL, Sabine BLEDNIAK, *Op. cit.*, p. 117

302 Nathalie ROSEAU, *L'emprise du vol*, *Op. cit.*, p. 168

303 Christian MARCOT, « Lyon, le projet de Tony Garnier pour une école d'enseignement théorique et pratique des arts, 1914-1922 », *Hypothèses*, 2018, [en ligne], consulté le : 17 juin 2021. URL : <https://chmcc.hypotheses.org/5907>

304 Françoise CHOAY, « Soria y Mata Arturo (1844 1920) », *s.d.*, *Universalis*, [en ligne], consulté le 17 juin 2021. URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/arturo-soria-y-mata/>

Voler est longtemps resté un rêve inaccessible, une fois qu'il est réalisé, la place de l'avion dans la ville est questionnée³⁰⁵ et nourrit les projets utopistes. Ainsi, dans le cas de Blagnac 2, nous pouvons observer certaines caractéristiques de projets utopistes.

- Comme la séparation des voies automobiles, utilisé par Eugène Hénard et reprise par Le Corbusier ; Hénard et d'autres architectes comme Harvey Wiley Corbett travaillent sur des niveaux de circulations multiples qui se superposent et des avenues suspendues³⁰⁶ (cf vol. II, fig. 130). Les architectes Montier repensent l'accès à l'aérogare, non seulement à l'extérieur, mais à l'intérieur en différenciant et superposant les types de flux. Comme la desserte routière de l'aérogare sur deux niveaux (rez-de-chaussée, arrivées et premier étage, départs). Toutefois, cet élément est « imposé par l'Aviation Civile en fonction du trafic prévisionnel³⁰⁷ »
- Les espaces verts caractéristiques de l'hygiénisme³⁰⁸ sont également mis en avant dans le plan masse par des architectes.
- Blagnac 2 a d'autres points communs avec les architectures de Tony Garnier : l'utilisation du béton armé, des murs-rideaux, les fenêtres en bandeaux et les toit-terrasses.

Beaucoup de ces caractéristiques sont utilisées à Orly : « c'est la consécration de l'utopie de l'aéroville³⁰⁹. ». Nul doute que les architectes Montier ont été inspirés par

305 Marc Zaffagni, « Volocopter dévoile un taxi volant pour relier les banlieues aux villes », *Futura Sciences*, 2021, [en ligne], consulté le 24 mai 2021. URL : <https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/drone-volocopter-devoile-taxi-volant-relier-banlieues-villes-68718/>

306 Hélène DANG VU, « Les autoroutes urbaines : utopies ou idéologies ? », *HAL, Archives ouvertes*, 2006, p. 18, [en ligne], consulté le : 17 juin 2021. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00348970/document>

307 Information obtenue par email auprès de Monsieur Robert-Antoine Montier, Architecte DPLG, Grand prix de Rome, le 7 juin 2021

308 Mehdi LOFTI, Christiane WEBER, Francesca DI PIETRO, « Évolution de la place du végétal dans ville, de l'espace vert à la trame verte », *Vertigo*, 2012, p. 3, [en ligne], consulté le 17 juin 2021. URL : <https://www.erudit.org/en/journals/vertigo/1900-v1-n1-vertigo01159/1022528ar.pdf>

309 Perrine KERVAN, « Rêver le voyage et fantasmer le luxe : les dimanches à Orly », *France Culture*, 2020, [en ligne], consulté le : 24 mai 2021. URL :

cette aérogare. Si les concepts utopistes sont étudiés plus en amont par Saarinen, Vicariot ou Andreu et sont plus ou moins ré-utilisés dans leur projet, leur ajout à influencé les architectes de Blagnac 2. Ainsi, Blagnac s'approprie des caractéristiques d'aérogares internationales. C'est la première fois que la différenciation de circulation des passagers est utilisée pour une aérogare de province.

La réalisation de cet aéroport correspond également à une autre forme d'utopie. En effet, Jean Montier a travaillé sur d'autres projets aéroportuaires, tout comme son fils Robert-Antoine Montier ; qui est pour ainsi dire « né dans les plans d'aéroports !³¹⁰ ». Ainsi, la collaboration des deux architectes sur le projet de Blagnac 2 est qualifiée par Robert-Antoine Montier « d'utopie familiale³¹¹ ».

Un autre aspect non-négligeable est le style régional conféré au bâtiment (cf vol. II, fig. 131). « Ainsi le grand toit en tuile et l'utilisation de la brique à l'étage arrivée caractérisait bien l'arrivée à Toulouse³¹². » La brique est déjà présente à Blagnac 1, c'est un élément remarquable propre à la ville et sa région réinjecté dans l'architecture de Blagnac 2 (cf vol. II, fig. 132).

Le bâtiment envisagé par les architectes est en forme « d'arc de cercle et présente une succession de branches d'étoiles ou modules qui seront construits au fur et à mesure de l'accroissement du trafic. » Trois autres modules sont prévus pour être ajoutés vers les années 1985, 1990 et 1995 (cf vol. II, fig. 133) et répondre ainsi à l'augmentation du trafic³¹³ (cf vol. II, fig. 134). En 1986, Blagnac 2 ne suffit plus pour accueillir 5 millions de passagers. La Chambre de Commerce de Toulouse fait appel au cabinet d'architectes ARCA dans le but d'envisager une nouvelle extension. Le projet précédemment développé par Jean Montier et Robert-Antoine Montier est d'une

<https://www.franceculture.fr/emissions/lsd-la-serie-documentaire/du-general-au-president-un-itineraire-gaulliste-44-rever-le-voyage-et-fantasmer-le-luxe-les>

310 Information obtenue par email auprès de Monsieur Robert-Antoine Montier, Architecte DPLG, Grand prix de Rome, le 7 juin 2021

311 *Ibid.*

312 *Ibid.*

313 « NIC, Les nouvelles industrielles et commerciales », *Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse*, N°215, Spécial aéroport Toulouse Blagnac II, Inter-presse services, Toulouse, Avril 1978, p. 11

« flexibilité formelle³¹⁴ » permettant d'envisager les futures extensions. L'atelier Cardete et Huet, nouvelle identité d'ARCA, considère l'ensemble de l'aéroport pour son étude. Plusieurs éléments entrent en jeu : les futures extensions de l'aérogare, la capacité des pistes, les voiries, les stationnements des avions et voitures.

« En 1990, l'évolution radicale de la politique de desserte d'Air France contraint une nouvelle fois à repenser l'organisation de l'aérogare de Blagnac. Toulouse est en effet désormais reliée à Paris par des vols réguliers d'avions petits et moyens porteurs. Par ailleurs, le développement des liaisons transversales est assuré par des avions dits « petits modules », qui à cause de leur faible hauteur de cabine, ne peuvent être accostés par une passerelle. Il est donc nécessaire de construire un nouveau bâtiment où l'embarquement serait assuré au niveau zéro tandis que l'on accéderait aux avions par bus³¹⁵. »

Le plan masse établi par Montier montre ses limites ; la « forme de poire » ne permet pas la construction de futures extensions, car c'est une forme fermée³¹⁶. Les architectes souhaitent pour le nouveau projet du hall 2 (aujourd'hui hall C) poursuivre la forme semi-elliptique tout en l'ouvrant³¹⁷ (cf vol. II, fig. 135 & fig. 136)). Et s'inscrire dans une « volonté architecturale plus moderne », « plus internationale³¹⁸ » ; répondant ainsi au choix du gouvernement de faire de Toulouse la ville de l'aéronautique. L'agence Cardete et Huet se tourne donc vers une architecture contemporaine et s'inspire de pays voisins comme l'Allemagne et l'Angleterre avec l'utilisation du verre et du métal³¹⁹. À l'inverse des architectes Montier, pour son étude, l'agence ne s'intéresse pas aux autres aéroports français. « Orly est considéré comme vétuste », Roissy, malgré son aspect moderne utilise plutôt des coques en béton, alors que Cardete et Huet souhaite privilégier les structures métalliques³²⁰. Permettant de bénéficier de grands espaces en évitant les

314 Catherine COMPAIN-GAJAC, *Op. cit.*, p. 67

315 *Ibid.*

316 Entretien téléphonique réalisé avec Monsieur Mansour Ostad, Chef de projet de Blagnac 2, le : 8 juin 2021

317 *Ibid.*

318 *Ibid.*

319 *Ibid.*

320 *Ibid.*

points d'appuis nécessaires pour les structures en béton³²¹. En 1978, il y avait encore peu de vols internationaux au départ de Toulouse, leur augmentation dans les années suivantes permet à Cardete et Huet, au travers de l'architecture de « présenter une grande ville internationale et non plus de présenter Toulouse³²² ». « Côté ville, l'aillette en courbe qui se déploie vers le hall C et D est un clin d'œil au choix du gouvernement de faire de Toulouse la capitale aéronautique³²³ ». Ainsi, les références à l'architecture régionale cèdent leur place à la volonté internationale. Le toit en tuiles de l'aérogare des architectes Montier est conservé, cependant, la couleur brique de la façade côté ville est revêtue de plaques métalliques (*cf* vol. II, fig. 137).

C. Analyse comparative : Toulouse et trois aéroports nationaux (Bordeaux, Lyon, Nice)

Lors de l'élaboration du projet de Blagnac 2, les architectes Montier se sont tournés vers des aéroports internationaux pour constituer leur étude. Bien que quelques aéroports français soient également concernés, la proportion internationale est plus grande. L'étude d'autres aéroports français permet de situer Toulouse dans la mouvance internationale.

Inauguré le 15 avril 1975, l'aéroport Lyon-Satolas prend le relais de Lyon-Bron désormais affecté à l'aviation d'affaires et aux aéro-clubs. Les architectes sont Guillaume Gillet, Christian Drevet et Guy Tetard. Ces nouvelles installations prennent le nom de Lyon Saint-Exupéry en 2000, à l'occasion du centième anniversaire de la naissance de l'écrivain et aviateur³²⁴ et traduisent les ambitions internationales de la ville. L'ancienne aérogare construite en 1957 ne peut être agrandie en raison de la ville qui l'encercle, des pistes trop courtes pour accueillir des vols long-courriers et de l'extension continue de l'aéroport (*cf* vol. II, fig. 138). Dès

321 *Ibid.*

322 *Ibid.*

323 *Ibid.*

324 « L'histoire de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry », *Ector Blog*, 2019, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : <https://www.ectorparking.com/fr/blog/lhistoire-de-laeroport-de-lyon-saint-exupery/>

1965, des études sont lancées pour trouver un autre terrain. La plaine de Satolas, située à 10 km de Bron dans l'est lyonnais est retenue³²⁵. L'aérogare est composée d'un bâtiment central encadré par deux ailes semi-circulaires. L'aile nord, est matérialisée par deux modules et est affectée aux vols intérieurs tandis que l'aile sud de quatre modules est réservée aux liaisons avec Paris et aux services internationaux. À terme, 16 modules sont envisagés, portant ainsi la capacité à 6 millions de passagers³²⁶. La distance du parcours des passagers est réduite ; 85 m de l'entrée de l'aérogare au siège de l'avion contre 150 m à Orly-ouest et 300 m pour Roissy-Charles-de-Gaulle. Cependant, les architectes n'ont pas différencié les arrivées des départs puisque tous les flux sont sur un seul niveau. Ils font le choix comme à Blagnac 2, d'utiliser des modules afin de pouvoir agrandir l'aéroport sans trop de difficultés ; néanmoins, ils développent 2 terminaux ; ce qui n'est pas le cas à Blagnac 2. Les premières installations sont destinées à absorber un trafic de trois millions de passagers par an³²⁷ et semblent s'inspirer en partie de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle (*cf* vol. II, fig. 139).

L'architecture de l'aérogare de style contemporain est caractérisée par des façades en murs-rideaux.

« L'aérogare de Satolas est un honnête compromis entre Charles-de-Gaulle et Orly-ouest. De la première, elle se rapproche par l'usage du béton brut sans toutefois parvenir à le « faire chanter » avec autant de bonheur. Elle ressemble à la seconde par sa conception « à plat » et son champ de vision sur les pistes³²⁸. »

325 Jacques SAVOYE, « L'aéroport Lyon Saint Exupéry est dauphinois », *L'Essor*, 2015, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : <https://www.essor38.fr/l-aeroport-lyon-saint-exupery-est-dauphinois-9751.html>

326 « Une aérogare de plain pied », *Le Monde*, 1975, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1975/04/16/une-aerogare-de-plain-pied_2592754_1819218.html

327 « Tout savoir sur l'histoire de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry », *Visiter Lyon, s.d.*, [en ligne], consulté le 25 mai 2020. URL : <https://www.lyon-france.net/2019/04/aeroport-lyon-saint-exupery.html>

328 « Une aérogare de plain pied », *Le Monde*, 1975, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1975/04/16/une-aerogare-de-plain-pied_2592754_1819218.html

L'aéroport souhaite se rendre indispensable pour les liaisons internationales, toutefois l'ambition européenne est la première qui doit être satisfaite³²⁹. La construction de ce nouvel aéroport n'a pas été accueillie partout avec bienveillance, certains y voyant la volonté de « ménager l'amour-propre des Lyonnais soucieux d'avoir leur petit Roissy³³⁰ ». Alors que Toulouse tentait de développer ses infrastructures, la préoccupation pour le transport aérien a été tardive dans la région lyonnaise qui est longtemps restée sous-équipée. Les revendications des plus sceptiques n'ont pas aidé.

« Mais on doit, bien sûr, se poser une question : y a-t-il en quelque sorte obligation de développer le transport aérien ? En d'autres termes, ne cède-t-on pas là à un mythe, celui du développement pour le développement ? Le transport aérien n'est-il pas qu'un gadget pour personnes fortunées ?³³¹ »

Il est vrai que dans les décennies suivantes, l'aéroport qui s'en sort bien au niveau national a du mal à se faire une place sur le plan international.

« Avec moins de 8 millions de passagers, Lyon-Saint Exupéry est loin des chiffres des gigantesques plaques-tournantes que sont les aéroports d'Heathrow, Paris Charles de Gaulle, Francfort et Amsterdam qui oscillent entre 45 et 67 millions de passagers..., mais aussi de ceux de Varsovie, Edimbourg ou Budapest, moins connus. Il subit aussi la concurrence de sa proche rivale suisse Genève, dynamisée par des liaisons intercontinentales attractives vers de nombreux continents. Au final, il pointe ainsi au 48ème rang mondial et Lyon ressemble plus à une métropole d'envergure européenne qu'à une métropole internationale. Et tant pis pour l'ego des Lyonnais³³² »

329 Jean-Marc THÉOLLEYRE, « Le nouvel aéroport de Lyon, La province court circuite la capitale », *Le Monde*, 1973, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1973/10/25/le-nouvel-aeroport-de-lyon-la-province-court-circuite-la-capitale_3096219_1819218.html

330 « Correspondance, L'aéroport de Lyon Satolas est-il inutile ? », *Le Monde*, 1973, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1973/07/11/correspondance-l-aeroport-de-lyon-satolas-est-il-inutile_3098360_1819218.html

331 « Satolas pour la prospérité », *Le Monde*, 1976, [en ligne], consulté le 25 mai 2021. URL : https://www.lemonde.fr/archives/article/1976/03/03/satolas-pour-la-prosperte_2961105_1819218.html

332 GRIGNOUX, « Saint Exupéry : ça place pour Lyon », *L'influx*, 2011, [en ligne], consulté le : 25 mai 2021. URL : <http://www.linflux.com/lyon-et-region/saint-exupery-ca-plane-pour-lyon/>

Une gare TGV rejoint les installations de l'aéroport en 1994 (*cf* vol. II, fig. 140). Conçu par l'architecte espagnol Santiago Calatrava Valls, le bâtiment est en béton armé, acier et verre et prend la forme d'un oiseau dans son envol³³³.

L'aéroport de Bordeaux est un des rares à avoir gardé son emplacement initial et à regrouper des activités civiles, militaires et industrielles³³⁴. Le site, au lieu-dit Beau-Désert, est choisi dès 1910. Les travaux de l'aérogare de style paquebot³³⁵ sont confiés à l'architecte Cyprien Alfred-Duprat et sont achevés en 1936. Détruites pendant la Seconde Guerre mondiale, les installations sont reconstruites en bois et comprennent une aérogare, un restaurant, des bureaux ainsi qu'une tour de contrôle ; l'inauguration a lieu en 1947. L'aérogare atteint le plein potentiel de ses installations en 1955 ; la Chambre de Commerce, gestionnaire de l'aérogare depuis 1928 n'a pas renoncé à établir des installations « en dur ». La nouvelle aérogare est inaugurée en 1959 selon les plans de Raymond Mothe, ancien élève de l'École d'Athènes.

Dans les années 1960, l'aérogare s'étend côté piste avec un bâtiment consacré au fret, une deuxième aérogare dédiée au trafic national et enfin une aérogare pour les vols « *low-cost* ».

Les projets d'agrandissements ont été difficiles à mettre en place. L'aéroport de Bordeaux a certes su s'étendre tout en gardant son emplacement d'origine, mais en cumulant des aérogares de taille moyenne. Les programmes de fonctionnement de ces aérogares sont limités et des difficultés peuvent se faire sentir pour éviter de perdre de l'espace et de conserver un dessin simple et clair du bâtiment. Blagnac 1 a montré ses limites pour ces mêmes raisons.

« Souvent aussi, les aérogares moyennes sont des extensions d'aérogares existantes, ce qui pose des problèmes de liaisons fonctionnelles, de niveaux, d'accord architectural entre les parties anciennes et la partie nouvelle. C'était le cas à Bordeaux : l'économie

333 « Aéroport de Lyon Saint Exupéry », *Lavieenpierre*, s.d., consulté le 25 mai 2021. URL : <https://lavieenpierre.com/fr/pierre-ressource-locale/aeroport-de-lyon-saint-exupery-12.html>

334 « L'histoire de l'aéroport de Bordeaux », *Ector Blog*, 2019, [en ligne], consulté le 26 mai 2021. URL : <https://www.ectorparking.com/de/blog/historique-de-laeroport-de-bordeaux/>

335 Franck NIEDERCORN, « Bordeaux Mérignac, l'aéroport des pionniers », *Les Échos*, 2016, [en ligne], consulté le 26 mai 2021. URL : <https://www.lesechos.fr/2016/07/bordeaux-merignac-laeroport-des-pionniers-218490>

exigeait, autant du point de vue des investissements que des dépenses d'exploitation, de grouper la nouvelle aérogare avec l'ensemble des bâtiments déjà en service, eux-mêmes datant d'époques différentes.

La continuité à l'intérieur du bâtiment a été obtenue assez simplement grâce à une galerie commerciale : construite sur deux niveaux, elle absorbe progressivement la différence de niveaux entre les étages de départ de la nouvelle et de l'ancienne aérogare³³⁶. »

Les différences entre les nombreuses extensions ont pu être estompées grâce au projet de Paul Andreu (*cf* vol. II, fig. 141), également architecte de l'aéroport de Nice et de Roissy. L'étude démarre en 1989, la construction est achevée en 1996. Le projet choisi permet à l'aérogare de s'étendre dans les prochaines années : « le toit a une ondulation d'assez faible longueur, qui permet de construire par continuité des extensions plus ou moins grandes³³⁷ » (*cf* vol. II, fig. 142). Paul Andreu souhaite ouvrir l'aérogare le plus possible afin qu'elle soit compréhensible de par ses circulations, ses niveaux à tout un chacun. Lier l'intérieur et l'extérieur permet de rassurer les passagers qui peuvent appréhender dès l'entrée le fonctionnement de l'aérogare. Cela rend également le parcours des passagers rectiligne et plus fluide avec des signalisations simples³³⁸. Aujourd'hui, l'ancienne aérogare de l'architecte Mothe est encore visible par des vues satellites. Au niveau de son architecture le bâtiment est plutôt absorbé qu'inclus dans le projet (*cf* vol. II, fig. 143). Le choix de Mothe de ne pas s'intéresser aux avants-gardes n'a apparemment pas séduit ses pairs qui ont donné une autre orientation architecturale à l'aéroport de Bordeaux.

La ville de Nice a des difficultés à suivre le transport aérien dans les premières années (1930-1943) ; les compagnies aériennes préfèrent se tourner vers l'aéroport de Cannes. Une aérogare provisoire est mise en service en 1949. La Chambre de Commerce de Nice s'occupe de l'aéroport de façon officieuse, car elle est officiellement administrée à l'aéroport en 1950³³⁹. L'aérogare définitive est inaugurée

336 « Aéroport de Bordeaux Mérignac », *Paul Andreu, s.d.*, p. 128, [en ligne], consulté le 26 mai 2021. URL : <https://paulandreu.wixsite.com/paul-andreu/bordeaux-merignac>

337 *Ibid.*

338 *Ibid.*

339 « 1930-1955 », *Société Nice Aéroport, s.d.*, [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL :

en 1957. La Chambre de Commerce fait les travaux nécessaires sur les pistes afin d'accueillir des gros-porteurs (*cf* vol. II, fig. 144 & fig. 145), cependant, elle n'a pas anticipé une telle augmentation du trafic (un million de passagers en 1964, deux millions de passagers en 1972).

« Deux agrandissements successifs vont être effectués : en 1967 il s'agit, à l'ouest, de la salle d'arrivée, et en 1969, à l'est, de la salle d'enregistrement. La capacité de l'aérogare est alors de 2,5 millions de passagers³⁴⁰. »

Dans les années suivantes, le trafic continue d'augmenter et l'aéroport occupant déjà 200 ha rencontre des problèmes pour s'étendre ; au nord et à l'est se trouve la ville, à l'ouest le Var et au sud la mer. La solution adoptée est de gagner 200 ha sur la méditerranée ; les travaux durent jusqu'en 1978. Vingt millions de mètres cubes de remblais sont déversés dans la mer et l'espace est protégé par 1500 m d'enrochement. Ces travaux portent la superficie de l'aérogare à 380 ha. En 1976 l'aérogare est agrandie côté sud, sa capacité est portée à quatre millions de passagers. Un deuxième projet de terminal est adopté en 1981 et inauguré en 1987 (terminal 1). C'est une fois encore l'architecte Paul Andreu qui réalise ce projet. L'aérogare est plus ouverte sur l'extérieur, afin que les passagers puissent profiter de la vue qu'offrent la mer et les avions.

« L'enveloppe du bâtiment comprend un bandeau vitré continu par niveau, partiellement dissimulés derrière un bardage fait de clins verticaux en métal perforé. Les parties opaques de la façade sont constituées de panneaux isolés à ossature légère couverts d'un bardage métallique. La vêtue perforée permet d'enrichir l'expression architecturale en donnant une profondeur à la façade en créant des jeux d'ombres et des contrastes. Le calepinage vertical combinée à la géométrie courbe du bâtiment permet de donner un rythme et un effet cinétique à l'édifice³⁴¹. »

Les arrivées et les départs sont séparés, les cheminements sont simplifiés. Selon

<https://societe.nice.aeroport.fr/le-groupe/historique/1930-1955>

340 « 1956-1974 », *Société Nice Aéroport*, s.d., [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : <https://societe.nice.aeroport.fr/le-groupe/historique/1956-1974>

341 « Extension T2 aéroport de Nice », *Technique Exploitation Structure Surface*, [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : <https://www.tess.fr/projet/extension-t2-aeroport-de-nice>

l'architecte, le projet de Nice est

« une variation sur la technique de l'Aérogare 2 de Charles-de-Gaulle : un toit courbe, épais, contenant tous les équipements nécessaires à l'espace de trafic, donnant à cet espace une flexibilité très grande et exprimant par ailleurs le passage de la terre à l'air, de l'auto à l'avion. Le projet a ensuite subi de nombreuses évolutions techniques qui l'ont amené à une expression très éloignée de celle de l'Aérogare 2³⁴². »

L'architecture de l'aéroport de Nice est une variation de celle de Roissy-Charles de Gaulle. Cependant, par ses futures extensions, les deux architectures prennent des directions différentes (*cf* vol. II, fig. 146). Par exemple, Andreu utilise le principe de modules pour les futures extensions³⁴³.

Le nouvel édifice parallélépipédique, se caractérise au niveau « Départ » par sa couverture : une coque métallique de forme lenticulaire, suspendue à une charpente extérieure, qui dégage le hall de tous points porteurs. Pour renforcer le parti-pris de transparence et dépouiller l'espace intérieur du bâtiment les autres « points durs », escaliers, ascenseurs, et locaux sanitaires, ont également été reportés à la périphérie, libérant ainsi un vaste espace rassurant pour le passagers, et facile à exploiter³⁴⁴. »

Le hall répond à l'objectif de réduire le parcours des passagers, les différentes formalités sont placées de sorte à ce que les voyageurs puissent les anticiper. Les couleurs de l'aérogare restent plutôt claires et neutres de façon à mettre en avant la signalisation, les affiches, mais aussi : « ce qui est vivant : les vêtements des passagers, les fleurs [...] »³⁴⁵. L'ancien plan d'ensemble de l'aéroport de Nice a été travaillé avec beaucoup de précision selon l'architecte, si bien que chaque ouvrage est particulièrement bien défini. En revanche, le bâtiment de l'aérogare n'est pas

342 « Nice-Côte d'azur », *Paul Andreu*, p. 70, [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : https://a025d9d3-1fe6-42e7-b873-4b05c738ba9c.filesusr.com/ugd/ba6b8b_723a989d614c4980a0697a2091f397be.pdf

343 « 1975-1992 », *Société Nice Aéroport*, s.d., [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : <https://societe.nice.aeroport.fr/le-groupe/historique/1975-1992>

344 « Les architectes jouent leur rôle, Les grands équipements », *Le Moniteur*, 1988, p. 68, [en ligne], consulté le 27 mai 2020. URL : https://a025d9d3-1fe6-42e7-b873-4b05c738ba9c.filesusr.com/ugd/ba6b8b_db625f400df94d979a12ba5bcf1fa7c5.pdf,

345 *Ibid.*

déterminé par les précédents travaux, il reste autonome³⁴⁶.

En 2002, Andreu réalise le terminal 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. C'est un module « qui permet de préparer une nouvelle phase d'extension³⁴⁷. » L'architecture prend la forme d'un cône renversé. L'architecture imposante confère une nouvelle identité à l'aéroport (*cf* vol. II, fig. 147 & fig. 148).

Les aéroports tels que Bordeaux, Nice, Lyon et Toulouse sont des structures qui ont une ambition internationale et mettent tout en place pour y arriver. Certaines avec plus de succès ou de retard que d'autres, comme le montre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. L'influence de l'avion sur l'architecture de l'aérogare est clairement perceptible par chaque Chambre de Commerce, c'est moins le cas pour l'influence des passagers sur l'architecture des installations. Il semble que les aéroports de Paris aient plus rapidement cernés ce dernier enjeu. En témoigne les dimanches à Orly³⁴⁸ avec une architecture dédiée aux passagers, aux visiteurs et aux nouveaux avions.

Toulouse a eu la volonté de faire partie des plus grands, tout en se distinguant grâce à des éléments caractéristiques de la ville. Le nouvel axe qui est donné par le cabinet d'architecture Cardete et Huet s'affranchit de cette volonté. Ce sont les caractéristiques d'une ville internationale qui sont vantées par la suite. C'est aussi le cas de Bordeaux ; l'aérogare met quelques années de plus pour abandonner son style caractéristique bordelais et adopter une architecture plus « internationale ». Nul doute que l'architecte commun aux projets de Bordeaux, Nice et Roissy a le rôle principal dans ce projet. Bien que les aérogares ne soient pas simplement copiées, certaines caractéristiques sont empruntées et adaptées à de nouveaux projets. Andreu montre bien qu'il n'y a pas un modèle parfait à reproduire dans chaque ville.

346 « Aéroport de Nice Côte d'Azur, Aérogare 2, phase 2 », Paul Andreu, s.d., [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : <https://paulandreu.wixsite.com/paul-andreu/nice2-module2>

347 « Aéroport de Nice Côte d'Azur, Aérogare 2, phase 2 », *Paul Andreu, s.d.*, [en ligne], consulté le 27 mai 2021. URL : <https://paulandreu.wixsite.com/paul-andreu/nice2-module2>

348 BENIADA Frédéric « Un dimanche à Orly, Balade sur les terrasses d'Orly », *France Info*, 2019, [en ligne], consulté le 17 juin 2021. URL : https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/un-dimanche-a-orly/un-dimanche-a-orly-balade-sur-les-terrasses-dorly_3531767.html

Conclusion

L'État français joue un grand rôle dans l'établissement du secteur aéronautique dans le sud de la France. Premièrement, en délocalisant en 1938-1940 ses entreprises d'armement à Toulouse, mais aussi en nommant la ville métropole d'équilibre. La Première Guerre mondiale produit une situation exceptionnelle en faveur de l'avion, lui permettant de prouver son efficacité et conduisant après la guerre, à un développement remarquable de l'aviation commerciale³⁴⁹.

La Chambre de Commerce de Toulouse voit en l'aéroport l'occasion de dynamiser la ville en attirant les entreprises, les touristes mais aussi l'opportunité d'exporter les produits régionaux. La ville veut devenir une plaque tournante nationale et si possible internationale et maintenir la liaison avec Paris. Ainsi, le premier projet proposé par l'architecte de la Chambre de Commerce, Jean Valette, souffre d'une architecture néo-classique, jugée dépassée et ne séduit pas la Commission technique, créée par le Conseil Régional de la Haute-Garonne³⁵⁰. Il faut attendre que l'architecte en chef de la Chambre de Commerce travaille avec les ingénieurs des Ponts et Chaussées et Jean Montier (architecte DPLG), pour que les plans soient acceptés par la Commission technique et le ministre des Travaux publics en 1950. Le projet présenté est caractérisé par une architecture moderne, bien éloignée des premiers plans de Jean Valette. Néanmoins, bien qu'il y ait quelques différences architecturales, Lyon-Bron et Nice-le-Var construisent également des aérogares de style moderne. Toulouse se différencie par une architecture plus simplifiée ; tout comme Bordeaux, l'aéroport comporte des caractéristiques architecturales régionales. Ce que Valette souhaitait également faire dans son projet, cependant, la référence régionale du projet adopté reste plus subtile.

Les années suivantes sont marquées par les agrandissements de l'aérogare toulousaine. Le trafic commercial augmente fortement, obligeant également d'autres

349 « Le transport aérien en France », *Études et conjoncture - Union française / Économie française*, 5^e année, n°3, 1950. p.96, [en ligne], consulté le 10 mai 2020. URL : www.persee.fr/doc/estat_1149-3720_1950_num_5_3_8515

350 Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, *Procès-Verbal 1950*, Privat, 1951, p. 364

aéroports comme Bordeaux, Marseille et Nice à étendre les aérogares, prolonger les pistes et investir dans de nouveaux équipements.

Le resserrement de la ville et la multiplication des entreprises autour des infrastructures de Toulouse-Blagnac et Lyon-Bron empêchent les installations aéroportuaires de s'étendre encore. Les aéroports doivent quitter leur emplacement initial et construire de nouvelles infrastructures.

La nouvelle aérogare de Toulouse-Blagnac, est dessinée par le premier architecte de Blagnac 1, Jean Montier et son fils Robert-Antoine Montier. Toutefois, le projet n'a plus rien à voir avec Blagnac 1, et pour cause, les projets architecturaux des aérogares ont considérablement changé. De nouveaux questionnements autour des usagers émergent ; leur arrivée, leurs parcours au sein de l'aérogare, leurs consommations, etc. Le développement des avions à réaction est également un élément clé dans le changement de style architectural des aérogares. Ces Jets, symbole de progrès technologique induisent une nouvelle vision du voyage³⁵¹. Ainsi, les architectes des grandes aérogares internationales combinent une certaine vision futuriste de par leur obligation à anticiper le trafic aérien³⁵², avec le vol, rêve longtemps resté inaccessible et objet de nombreux projets utopistes. Plusieurs caractéristiques issues de projets utopistes intègrent les architectures de ces aérogares. L'architecture et les dossiers d'études constitués par les maîtres d'ouvrages témoignent de l'exemple que représentent ces aérogares internationales pour les villes comme Toulouse, Bordeaux, Nice et Lyon. Changement notable également, par rapport à Blagnac 1, Toulouse regarde vers la capitale parisienne pour s'inspirer d'Orly. Et le projet de Eero Saarinen pour le TWA Washington est une inspiration pour son fonctionnement, même si le parti pris très marqué de Saarinen n'est pas autant poussé que pour Blagnac. Jean Montier et son fils s'inspirent et réinjectent dans leur projet certaines caractéristiques pour être sûrs de bénéficier du meilleur fonctionnement. Les architectes s'assurent que les éléments empruntés fonctionnent.

351 Nathalie ROSEAU, Marie THÉBAUD-SORGER, *L'emprise du vol, de l'invention à la massification d'une culture moderne*, Gérone, Métis Presses, 2013, p. 166

352 Marc ZAFFAGNI, « Volocopter dévoile un taxi volant pour relier les banlieues aux villes », *Futura Sciences*, 2021, [en ligne], consulté le 24 mai 2021. URL : <https://www.futura-sciences.com/tech/actualites/drone-volocopter-devoile-taxi-volant-relier-banlieues-villes-68718/>

Toutefois, Jean Montier et Robert-Antoine Montier choisissent encore une fois de faire « un clin d'œil » à Toulouse en intégrant à leur projet un toit en tuiles rouges ainsi qu'une couleur brique appliquée sur une partie de la façade côté ville. Leur volonté est simple, donner à la ville la position internationale qu'elle mérite grâce à un aéroport moderne, mais signifier au passager qu'il atterrit tout de même à Toulouse.

Ce régionalisme tenace à Bordeaux et à Toulouse est rapidement effacé par les architectes des projets futurs. Là encore, de nouvelles caractéristiques architecturales et de nouveaux matériaux sont privilégiés ; donnant une nouvelle dimension à l'aéroport. Le régionalisme est laissé de côté et le côté international prime. Ce changement stylistique induit une perte d'identité et dirige les aéroports vers une certaine homogénéité. Cette mutation peut s'expliquer par le fait que l'objectif des aéroports a évolué durant trente ans. En 1950, la ville qui se dote d'installations aéroportuaires conséquentes pour accueillir les nouveaux avions est une ville dynamique qui attire les voyageurs et les curieux, comme en témoignent les dimanches à Orly³⁵³. Les villes peuvent alors entrer, dans la mesure du possible, en concurrence pour attirer les passagers, les compagnies et autres ; comme c'est le cas pour Lyon qui souhaite concurrencer Paris³⁵⁴, ou encore Genève qui défie Zurich³⁵⁵. Ce qui peut justifier la mise en valeur de l'aspect régional au sein de l'architecture. Les villes veulent se démarquer de leurs concurrentes et signifier leurs caractéristiques les plus chères. Vers la fin des années 1980, les avions attirent moins les curieux, les aéroports travaillent pour retenir les usagers dans les aéroports avec le développement d'un pôle commercial plus important. C'est une course à la modernité à laquelle chaque ville répond présent.

Les aéroports ne semblent pas non plus intouchables, l'idée selon laquelle une

353 BENIADA Frédéric « Un dimanche à Orly, Balade sur les terrasses d'Orly », *France Info*, 2019, [en ligne], consulté le 17 juin 2021. URL : https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/un-dimanche-a-orly/un-dimanche-a-orly-balade-sur-les-terrasses-dorly_3531767.html

354 Jean-Marc THÉOLLEYRE, « Le nouvel aéroport de Lyon, La province court-circuite la capitale », *Op. cit.*

355 « Cointrin : du champ d'aviation à l'aéroport intercontinental », *Pionnair, s.d.*, [en ligne], consulté le 10 juin. URL : <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article48>

structure aéroportuaire suffit à dynamiser toute une ville montre ses limites³⁵⁶. Il est certain que les constructeurs aéronautiques présents à Toulouse sont un moteur pour le développement de l'aéroport. Ces derniers sont, eux-mêmes, alimentés par les écoles telles que l'ENAC (Ecole Nationale de l'Aviation Civile), l'ISAE (Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace) et l'Ipsa (école d'ingénieurs en aéronautique), etc. Le lien des aéroports avec la ville est également un élément primordial qui s'inscrit dans la réflexion autour des différents flux de circulation. La dynamique de liaison entre aéroport et ville via automobile semble prépondérante dans les années 1950, toutefois, le train et le métro sont deux moyens de transport non-négligeables. Certains aéroports, comme Lyon-Saint-Exupéry intègrent une gare TGV à leurs installations ; permettant aux voyageurs de se rendre rapidement dans la ville la plus proche. La liaison avec le centre toulousain est également questionnée. Cependant, après une première proposition de ligne de métro reliant l'aéroport à la ville pour 2030, le projet est finalement remplacé par un aménagement de l'actuelle voie de tramway³⁵⁷. L'abandon du projet est motivé par des causes budgétaires et impacte le développement de l'aéroport :

« À l'heure où l'aéroport investit fortement pour devenir une porte d'entrée internationale aux plus hauts standards de qualité, l'absence de liaison directe avec la gare SNCF et les pôles économiques de Toulouse nous semble préjudiciable à l'attractivité du territoire³⁵⁸. »

En effet, l'abandon de ce projet induit des changements autour de l'aérogare. Afin de palier au manque de métro ou d'une gare les parkings pour voitures doivent être multipliés.

Questionner les architectures des aérogares de Toulouse-Blagnac permet de matérialiser des problématiques auxquelles les collectivités locales, les architectes et

356 « Aéroport Express », *Tisséo, s.d.*, [en ligne], consulté le 21 juin 2021. URL : <https://www.toulousemetro3.fr/le-projet/aeroport-express.html>,

357 *Ibid.*

358 Fabrice VALERY, « Toulouse : la future 3ème ligne de métro n'ira pas à l'aéroport », *France Info*, 2017, [en ligne], consulté le 21 juin 2021. URL : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/haute-garonne/toulouse/toulouse-future-3eme-ligne-metro-n-ira-pas-aeroport-1292285.html>

la ville de Toulouse ont dû faire face. L'évolution des différents projets illustre l'ambition de l'aéroport et permet de le comparer à d'autres villes de France. Les recherches menées permettent de montrer un réel attachement de certaines métropoles à leur identité et leur volonté de la faire transparaître et rayonner dans des projets architecturaux qui sont des vitrines de la ville. L'étude des architectures de Blagnac permet de questionner la remise en question de cette identité et son adaptation pour devenir une zone de transit importante.

Les collectivités locales ont pu élaborer et présenter le projet en justifiant les infrastructures que méritait Toulouse ; les difficultés n'ont pas été moindres pour autant. Outre la crise sanitaire de 2020 qui a mis à rude épreuve l'aéroport, depuis plusieurs années Blagnac essaie de s'engager sur le développement durable. En parallèle Airbus cherche lui aussi à faire voler ses avions avec du carburant alternatif³⁵⁹. De nouvelles problématiques environnementales émergent et représentent certainement le plus grand défi face à la colère des associations contre les nuisances sonores aéroportuaires et le mouvement émergent du *flygskam*³⁶⁰. Les questionnements sur l'identité architecturale et la pollution que peut engendrer le secteur aéronautique sont au cœur des questionnements futurs. L'aéroport est concerné par de tels enjeux, car son développement en dépend. Son identité est en mouvement et doit être remise en question, notamment par son utilisation qui est en passe de changer. Les publicités vantant le fait de prendre l'avion comme de prendre un taxi ne sont plus à l'ordre du jour (cf. vol. II, fig.112). Le lien entre aéronautique et nature est déjà présent avec des projets biomimétiques³⁶¹ ; l'influence de changement climatique sur les projets architecturaux est également à l'étude chez les architectes³⁶². Les nouveaux projets aéroportuaires vont devoir répondre à plus de

359 Fabrice GLISZCZYNSKI, « Airbus et Safran vont tester dès cette année un avion vert, sans une goutte de kérosène », *La Tribune*, 2021, [en ligne], consulté le 20 juin 2021. URL : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/airbus-et->

360 « Honte de prendre l'avion : comment le flygskam est en train de changer nos habitudes », *Courrier international*, 2019, [en ligne], consulté le 20 juin 2021. URL : <https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/tendance-honte-de-prendre-lavion-comment-le-flygskam-est-en-train-de-changer-nos>

361 Luca TAMBURELLI, « Le biomimétisme, nouvelle frontière de l'aviation ? » *Private Jet Finder*, 2019, [en ligne], consulté le 26 juin 2021. URL : <http://blogfr.privatejetfinder.com/biomimetisme/>

362 « Le dérèglement climatique en tête des préoccupations des architectes », *L'info durable*, 2020,

contraintes et ces dernières évoquées seront certainement un autre changement majeur dans l'architecture des aéroports internationaux³⁶³.

[en ligne], consulté le 26 juin 2021. URL : <https://www.linfordurable.fr/environnement/le-dereglement-climatique-en-tete-des-preoccupations-des-architectes-22154>

363 « Architecture et aéroports : exigences environnementales et défis du changement climatique », *Map écologie*, 2016, [en ligne], consulté le 26 juin 2021. URL : <http://mapecology.ma/actualites/architecture-et-aeroports-exigences-environnementales-et-defis-du-changement-climatique-theme-dune-rencontre-a-casablanca/>

Table des matières

Sommaire.....	5
Table des abréviations	6
Glossaire.....	7
Avant-propos	8
Remerciements.....	9
Introduction	10
Sources imprimées et manuscrites	13
Procès-verbaux	13
Archives.....	15
Archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse.....	15
Archives départementales des Alpes-Maritimes.....	18
Archives départementales de Haute-Garonne.....	19
Archives communales de Mérignac.....	20
Archives départementales du Rhône.....	20
Archives départementales de Gironde.....	21
Historiographie	22
 I. Prémices et premières installations d'un aéroport toulousain	27
1. Premiers temps de l'aviation à Toulouse de 1900 à 1936.....	27
A. Volonté d'un aéroport	27
B. Premières installations sur le terrain de Blagnac	33
2. Esquisse d'un premier aéroport au sortir de la Seconde Guerre Mondiale - 1946	36
A. Le projet de l'ingénieur Reynaud - 1946.....	36
B. L'amélioration des installations sommaires.....	38
3. Le projet architectural refusé de Jean Valette - 1949.....	46
A. Deux avants-projets.....	46
B. Étude du programme normal.....	47
C. Une architecture éclectique.....	50
II. Blagnac 1 : projet, plans, construction et évolution.....	56

1. Le rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées.....	56
A. Prémices du projet et collaboration entre architectes et ingénieurs.....	56
B. Construction d'une architecture moderne - 1953.....	68
2. La nécessité de l'extension en réponse à l'augmentation du trafic à la fin des années 1950.....	77
A. Un projet architectural minimal - 1959	77
B. Un régionalisme dans l'architecture des aérogares.....	83
3. Réaménagement de Blagnac 1, deux projets en concurrence - 1967.....	89
A. Modifications mineures proposées par Air France	89
B. Une solution architecturale complète proposée par le SBA.....	90
III. Blagnac 2 : à 800 mètres, un nouvel aéroport.....	93
1. La fin d'une aérogare, le début d'un nouvel aéroport - 1967-1974.....	93
A. Les ultimes modernisations de Blagnac 1.....	93
B. La nouvelle aérogare demi-centralisée.....	96
2. Deux projets concurrents et plusieurs déclinaisons.....	103
A. Géométries et évolutions au cœur du projet du STBA.....	103
B. Le passager au cœur du projet des architectes Montier.....	105
3. Toulouse parmi les aéroports du « <i>Jet Age</i> » - 1978.....	112
A. Entre ambition internationale régionalisme	112
B. Utopie et « <i>Jet Age</i> ».....	118
C. Analyse comparative : Toulouse et trois aéroports nationaux (Bordeaux, Lyon et Nice)	125
Conclusion.....	133
Table des matières.....	139